SKRZYDLATA POLSKA

NR 43 (859) • 22. X. 1967 • ROK XXIII XXXVII • CENA 2 ZŁ

W numerze: BRNO — 67 ● MISTRZOSTWA WIELKICH PERSPEKTYW ● 18 KONGRES ASTRONAUTYCZNY ● RADZIECKI SAMOLOT UNIWERSALNY JAK-18T

Na zdjęciu: Fragment Wojewódzkiego Parku Kultury i Wypoczynku w Katowicach. Foto: B. Koszewski

W 10 ROCZNICĘ LOTU PIERWSZEGO SPUTNIKA

UROCZYSTE SPOTKANIE ASTRONAUTYCZNE

Złote Odznaki Honorowe TPPR dla działaczy PTA

Przegląd filmów astronautycznych

DLA uczczenia 10 rocznicy wprowadzenia przez ZSRR na orbitę okołoziemską pierwszego sztucznego satelity Ziemi odbyło się 5 października br., w sali lustrzanej Warszawskiego Klubu TPPR w Warszawie, uroczyste spotkanie naukowo-techniczne, zorganizowane przez Klub im. Pierwszego Kosmonauty przy ZG TPPR i Oddział Warszawski Polskiego Towarzystwa Astronautycznego. Wzięli w nim udział liczni naukowcy, inżynierowie, lekarze i publicyści — działacze TPPR i PTA, młodzież interesująca się astronautyką oraz przedstawiciele ambasady radzieckiej w Warszawie.

Do zebranych przemówił pierwszy wiceprzewodniczący Komitetu Nauki i Techniki min. doc. **Mieczysław Lesz**, który przedstawił osiągnięcia astronautyczne ZSRR na tle ogólnym bardzo szybkiego rozwoju gospodarczego Kraju Rad. Z ramienia PTA referaty wygłosili: prof. **Zbigniew Pączkowski** (o rozwoju astronautyki praktycznej w pierwszym dziesięcioleciu ery kosmicznej i jej znaczeniu dla nauki i techniki), doc. dr **Zbigniew Kaleta** (o fizjologicznych problemach człowieka w przestrzeni kosmicznej) i mgr inż. **Andrzej Marks** (o perspektywach rozwoju astronautyki w najbliższych latach). W imieniu uczonych radzieckich głos zabrał doc. **G. S. Chromow**, zajmując się głównie aspektami naukowymi, technicznymi i ekonomicznymi astronautyki. Szczególnie serdecznie powitali zebrani bawiącego w Polsce na urlopie, a obecnego na spotkaniu uczonego radzieckiego pochodzenia polskiego, prof. dr. **Ary Szternfelda** — wiceprzewodniczącego Wszechzwiązkowego Komitetu Astronautyki, który m. in. przekazał polskim naukowcom pozdrowienia od ich radzieckich kolegów.

Po posiedzeniu wiceprzewodniczący ZG TPPR **Ferdynand Herok**, wręczył kilku działaczom PTA Złote Odznaki Honorowe TPPR. Otrzymali je: prof. dr med. **Julian Walawski**, prof. **Zbigniew Pączkowski**, dr med. **Stanisław Barański**, red. **Krzysztof Boruń**, mgr inż. **Władysław Filipowicz**, mgr inż. **Andrzej Marks**, dr med. **Zbigniew Jethon** i inż. **Kazimierz Sawiński**. Spotkanie zakończyła tradycyjna lampka wina.

*

Z okazji 10-lecia ery kosmicznej odbył się również w dniach 2—7 października br., w Muzeum Techniki NOT w Warszawie, zorganizowany wspólnie z Oddziałem Warszawskim PTA, przegląd filmów astronautycznych, połączony z krótkimi prelekcjami. Wyświetlano m. in. filmy na temat sztucznych satelitów w badaniach Kosmosu, załogowych lotów kosmicznych, problemów bioastronautyki, spotkań w Kosmosie i innych. Prelegentami byli: inż. **K. Sawiński**, red. **K. Boruń**, dr med. **M. Wojtkowiak**, mgr inż. **St. Borowik** i mgr inż. **A. Marks**. (yy)

ZAWODY ŚMIGŁOWCOWE W ŚWIDNIKU

W Świdniku k. Lublina rozegrano, w dniach 6—7 października br., I Krajowe Zawody Śmigłowcowe. Na starcie stanęła nadspodziewanie duża liczba, bo aż 27 pilotów z wojsk lotniczych, lotnictwa morskiego, sanitarnego, WOSL Dęblin oraz z WSK i Aeroklubu Robotniczego w Świdniku. Zawodnicy startowali na śmigłowcach SM-1 i SM-2. Organizatorem udanych zawodów była sekcja śmigłowcowa Aeroklubu Robotniczego w Świdniku i Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku.

Rozegrano 3 konkurencje: jedną nawigacyjną i dwie pilotażowe. A oto wyniki.

I konkurencja (nawigacyjna): 1. K. Kaczanowski (Wojska Lotnicze) — 415 pkt; 2. W. Mercik (WSK Świdnik) — 405 pkt; 3. J. Rządkowski (Wojska Lotnicze) — 395 pkt.

II konkurencja: 1. K. Kaczanowski — 265 pkt; 2—4. W. Mercik, St. Gajewski (WSK Świdnik), K. Płachta (Lotnictwo Morskie) — po 245 pkt.

III konkurencja: 1. F. Kamiński (Wojska Lotnicze) — 160 pkt; 2. J. Rządkowski (Wojska Lotnicze) — 139 pkt; 3. J. Kozłowski (Lotnictwo Sanitarne, Katowice) — 137 pkt.

Wyniki ostateczne przedstawiają się następująco: 1. **Krzysztof Kaczanowski** (Wojska Lotnicze) — 734 pkt; 2. **Jerzy Rządkowski** (Wojska Lotnicze) — 730 pkt; 3. **Wiesław Mercik** (WSK Świdnik) — 708 pkt; 4. Stanisław Gajewski (WSK Świdnik) — 701 pkt; 5. Stanisław Kasperek (Aeroklub Robotniczy Świdnik) — 697 pkt; 6. Wiesław Adrian (Wojska Lotnicze) — 663 pkt; 7. Józef Pędzior (WOSL Dęblin) — 636 pkt; 8. Henryk Pięta (Wojska Lotnicze) — 617 pkt; 9. Tadeusz Augustyniak (Lotnictwo Sanitarne, Kraków) — 608 pkt; 10. Stanisław Wiącek (WSK Świdnik) — 592 pkt.

Obszerniej o zawodach napiszemy w jednym z najbliższych numerów.

*

Przy okazji zawodów odbyło się w WSK Świdnik sympozjum popularnonaukowe, na którym referaty, kończone ożywioną dyskusją, wygłosili: dyrektor CZLS Tadeusz Więckowski — „Śmigłowce w służbie sanitarnej i ratownictwie" mgr inż. Ryszard Witkowski (Instytut Lotnictwa) — „Bezpieczeństwo lotu śmigłowców"; ppłk Jerzy Kierkowski (WAT) — „Śmigłowce na uzbrojeniu Wojska Polskiego i współczesnej armii"; mgr inż. Stanisław Romanowski (WSK Świdnik) — „Tendencje rozwojowe techniki śmigłowcowej w świecie"; inż. Roman Woliński (Zjedn. Przemysłu Lotniczego) — „Perspektywy rozwoju produkcji śmigłowców w Polsce".

I Krajowe Zawody Śmigłowcowe, sympozjum popularnonaukowe na tematy śmigłowcowe oraz tegoroczne Dni Lotnictwa w Świdniku zakończone zostały, w dniu 8 października br., efektownymi pokazami lotniczymi z udziałem zawodników I KZŚmigł., pilotów i skoczków sportowych oraz „Ikara" i odrzutowej „Iskry" z WOSL Dęblin.

Na zdjęciach wyżej: Zwycięzca zawodów Krzysztof Kaczanowski oraz śmigłowce na starcie.

Foto: H. Kucharski

MEDALE „ZA ZASŁUGI DLA OBRONNOŚCI KRAJU" DLA DZIAŁACZY I SPORTOWCÓW AEROKLUBU PRL

Z okazji Dnia Wojska Polskiego odbyły się w kraju uroczystości związane ze świętem naszych sił zbrojnych. Między innymi żołnierze ludowego Wojska Polskiego oraz działacze, którzy zasłużyli się w pracy na rzecz obronności naszej ojczyzny, odznaczeni zostali brązowymi medalami „Za Zasługi dla Obronności Kraju". Odznaczenia z tej okazji otrzymali również działacze i sportowcy lotniczy Aeroklubu PRL.

Brązowe medale „Za Zasługi dla Obronności Kraju" otrzymali:

Z Biura ZG APRL: **Stanisław Kaczmarek, Jerzy Lisicki, Bolesław Łabno, Kazimierz Siedlecki, Tadeusz Szablowski** i **Waldemar Kwiatkowski**;

Z Aeroklubu BIAŁOSTOCKIEGO: **Czesław Łojko**;

Z Aeroklubu BYDGOSKIEGO: **Franciszek Kukliński**;

Z Aeroklubu BIELSKO-BIAŁSKIEGO: **Tadeusz Gajda**;

Z Aeroklubu CZĘSTOCHOWSKIEGO: **Józef Trzepizur** i **Andrzej Tajchman**;

Z Aeroklubu GLIWICKIEGO: **Tadeusz Rak** i **Aleksander Kwieciński**;

Z Aeroklubu GRUDZIĄDZKIEGO: **Bolesław Ahl**;

Z Aeroklubu KUJAWSKIEGO (Inowrocław): **Stefan Nowosielski**;

Z Aeroklubu KRAKOWSKIEGO: **Roman Jaworowski** i **Marian Markowski**;

Z Aeroklubu ŁÓDZKIEGO: **Bożena Muszkiet**;

Z Aeroklubu PODKARPACKIEGO (Krosno): **Bolesław Głowacki, Edward Jurczak** i **Helmut Staś**;

Z Aeroklubu POMORSKIEGO (Toruń): **Edwin Orsztynowicz**;

Z Aeroklubu POZNAŃSKIEGO: **Ludomir Hołdowski, Zdzisław Reguła, Ryszard Gunia, Gromosław Czempiński, Bogdan Jankowski, Jerzy Lisiecki, Józef Misiek, Zdzisław Płotkowski, Sławomir Pomietlak, Andrzej Rataj, Zygmunt Renz, Stanisław Stanisławiak, Wojciech Szafrański, Władysław Szajkowski, Waldemar Teska, Teresa Witkowska** i **Włodzimierz Wojtczak**;

Z Aeroklubu RADOMSKIEGO: **Jan Trybulski** i **Zdzisław Stróżewski**;

Z Aeroklubu RYBNICKIEGO: **Kazimierz Kulawik**;

Z Aeroklubu SZCZECIŃSKIEGO: **Stanisław Siewierski**;

Z Aeroklubu ŚLĄSKIEGO (Katowice): **Edward Makula**;

Z Aeroklubu WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO (Olsztyn): **Józef Karzel**;

Z Aeroklubu WŁOCŁAWSKIEGO: **Franciszek Mularski**;

Z Aeroklubu ZIEMI LUBUSKIEJ (Zielona Góra): **Stefan Studencki**;

Z Aeroklubu ZIEMI MAZOWIECKIEJ (Płock): **Józef Dorobek**;

Z KLUBU SENIORÓW LOTNICTWA: **Medard Konieczny**.

Wszystkim odznaczonym gratulujemy. (y)

W KROŚNIE:

DWA MIĘDZYNARODOWE REKORDY SPADOCHRONOWE

OD dłuższego czasu czekaliśmy z niecierpliwością na wiadomość o ustanowieniu przez skoczków polskich rekordów międzynarodowych w sporcie spadochronowym. Ostatnie rekordy międzynarodowe zostały uzyskane w latach pięćdziesiątych. Stąd też z ogromną satysfakcją możemy donieść, że 7 października br. skoczkowie Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie ustanowili dwa międzynarodowe rekordy spadochronowe w skokach grupowych.

Pierwszy rekord: Grupa dziewięciu skoczków w składzie: Stefan Czerwonka, Zenon Brongiel, Jerzy Dudek, Zbigniew Dzius, Edward Kulesza, Stanisław Sidor, Henryk Sowada, Janusz Wadlewski i Jan Wrodarczyk w skoku z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania uzyskała odległość 1,27 m (poprzedni wynik 1,34 m).

Drugi rekord: Grupa ośmiu skoczków w składzie: Stefan Czerwonka, Zenon Brongiel, Jerzy Dudek, Zbigniew Dzius, Stanisław Sidor, Wiesław Skwara, Janusz Wadlewski i Tadeusz Wesołowski w skoku z wysokości 1 500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu lądowała w odległości 0,93 m od środka koła (poprzedni wynik 1,28 m).

Dwa piękne wyniki polskich skoczków w celności lądowania, przewyższające dotychczasowe wyniki figurujące w tabeli rekordów międzynarodowych, zostaną przesłane do zatwierdzenia przez FAI.

Ponadto pięcioosobowa grupa skoczków krośnieńskich w składzie: Stefan Czerwonka, Jerzy Dudek, Zbigniew Dzius, Stanisław Sidor i Wiesław Skwara ustanowiła nowy rekord krajowy w skoku z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania. Grupa ta uzyskała wynik 0,45 m od środka krzyża.

W dniu 8 października br. skoczek Aeroklubu Wrocławskiego — Janusz Osiecki wyrównał rekord międzynarodowy w skoku z wysokości 600 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania. W obu skokach lądował on w celu (0,00 m i 0,00 m).

Spadochroniarzom Aeroklubu Podkarpackiego jak również skoczkowi Aeroklubu Wrocławskiego przesyłamy serdeczne gratulacje. (m)

MŁODZIEŻ SZKOLNA CZCI DZIEŃ WOJSKA POLSKIEGO

W dniu 12 października br., w Ośrodku Szkolno-Wychowawczym w Warszawie na Bielanach, odbyła się uroczysta akademia z okazji Dnia Wojska Polskiego. Na uroczystość przybyli licznie przedstawiciele Wojska Polskiego, w większości lotnicy. Akademię wypełniły starannie przygotowane okolicznościowe popisy i występy artystyczne wychowanków Ośrodka. Po akademii przybyli na uroczystość oficerowie spotkali się z młodzieżą szkolną w poszczególnych klasach, w czasie zajęć lekcyjnych.

Warto przypomnieć, że Ośrodek Szkolno-Wychowawczy na Bielanach, ufundowany ze składek lotników, oddany został do użytku w r. 1963 jako szkoła-pomnik Tysiąclecia. Naukę pobiera tu nie tylko okoliczna młodzież, ale również dzieci lotników z odległych garnizonów całego kraju. Jak łatwo się domyślić, Ośrodek utrzymuje ścisły kontakt z lotnikami, którzy nie tylko odwiedzają uczącą się w nim młodzież przy każdej okazji, ale również przychodzą tej młodzieży z wszechstronną pomocą. (kh)

W dniu 25 września br. zmarł w Londynie b. dowódca I Samodzielnej Brygady Spadochronowej, walczącej u boku aliantów przeciwko hitlerowcom,

gen. bryg. STANISŁAW SOSABOWSKI

Urna z prochami zmarłego przewieziona została na pokładzie polskiego samolotu Il-18 do Warszawy, gdzie zgodnie z ostatnią wolą gen. Sosabowskiego, została pochowana na Cmentarzu Wojskowym na Powązkach.

Urnę przewiozła specjalna delegacja kombatantów polskich z W. Brytanii. W składzie delegacji znajdowali się: Henryk Archutowski — wiceprezes Polonii brytyjskiej i założyciel Związku Spadochroniarzy Polskich w W. Brytanii, Julian Gębołyś — b. szef wyszkolenia naszych spadochroniarzy w Anglii oraz syn zmarłego — dr Stanisław Sosabowski, który walczył w Powstaniu Warszawskim i utracił wzrok. Na lotnisku Okęcie urnę z prochami spowitą w biało-czerwony sztandar przyjęła delegacja ZG ZBoWiD oraz grupa dawnych kolegów i towarzyszy broni, wśród nich płk J. Kaminski, były zastępca gen. Sosabowskiego, płk M. Sołtysiak, por. A. Radzymiński oraz koledzy z sekcji kombatantów Brygady Spadochronowej przy ZBoWiD.

Uroczysty pogrzeb z honorami wojskowymi odbył się w dniu 14 października br.

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **Polskie** załogi na samolotach „Gawron" i An-2 przeprowadzały przez około dwa miesiące opryskiwania środkami chemicznymi upraw i plantacji, głównie bawełnianych, na terytorium Zjednoczonej Republiki Arabskiej. Zabiegi agrotechniczne przeprowadzono w ZRA na obszarze 70 tysięcy ha. Po wykonaniu tej pracy cztery załogi An-2 udały się z kolei do Sudanu, gdzie wspólnie z czterema załogami An-2, przybyłymi jeszcze dodatkowo z Polski do tego kraju, wykonają obecnie opryskiwanie środkami owadobójczymi na obszarze ok. 70 tysięcy ha. Działalność agrotechniczna polskich załóg lotniczych potrwa w Sudanie do stycznia 1968 r.

☆

● **23 września** br. powitano na lotnisku Okęcie w Warszawie półmilionowego pasażera PLL LOT. Tegorocznym półmilionowym pasażerem okazała się obywatelka USA p. Berna Smith, pracownica ambasady amerykańskiej w Warszawie, która przyleciała samolotem IL-18 z Londynu. Na pokładzie tego samego samolotu przylecieli do stolicy: pasażer 499 999, którym była znana aktorka teatrów warszawskich Marta Lipińska i pasażer 500 001 — płk pil. Stanisław Skalski, powracający właśnie z tygodniowego pobytu w W. Brytanii, gdzie przebywał na osobiste zaproszenie organizacji Battle of Britain Association, uczestnicząc jako przedstawiciel lotnictwa polskiego w obchodach 27 rocznicy bitwy o Anglię. Jubileuszowa trójka LOT-u otrzymała wiązanki kwiatów i była podejmowana na Okęciu lampką wina.

☆

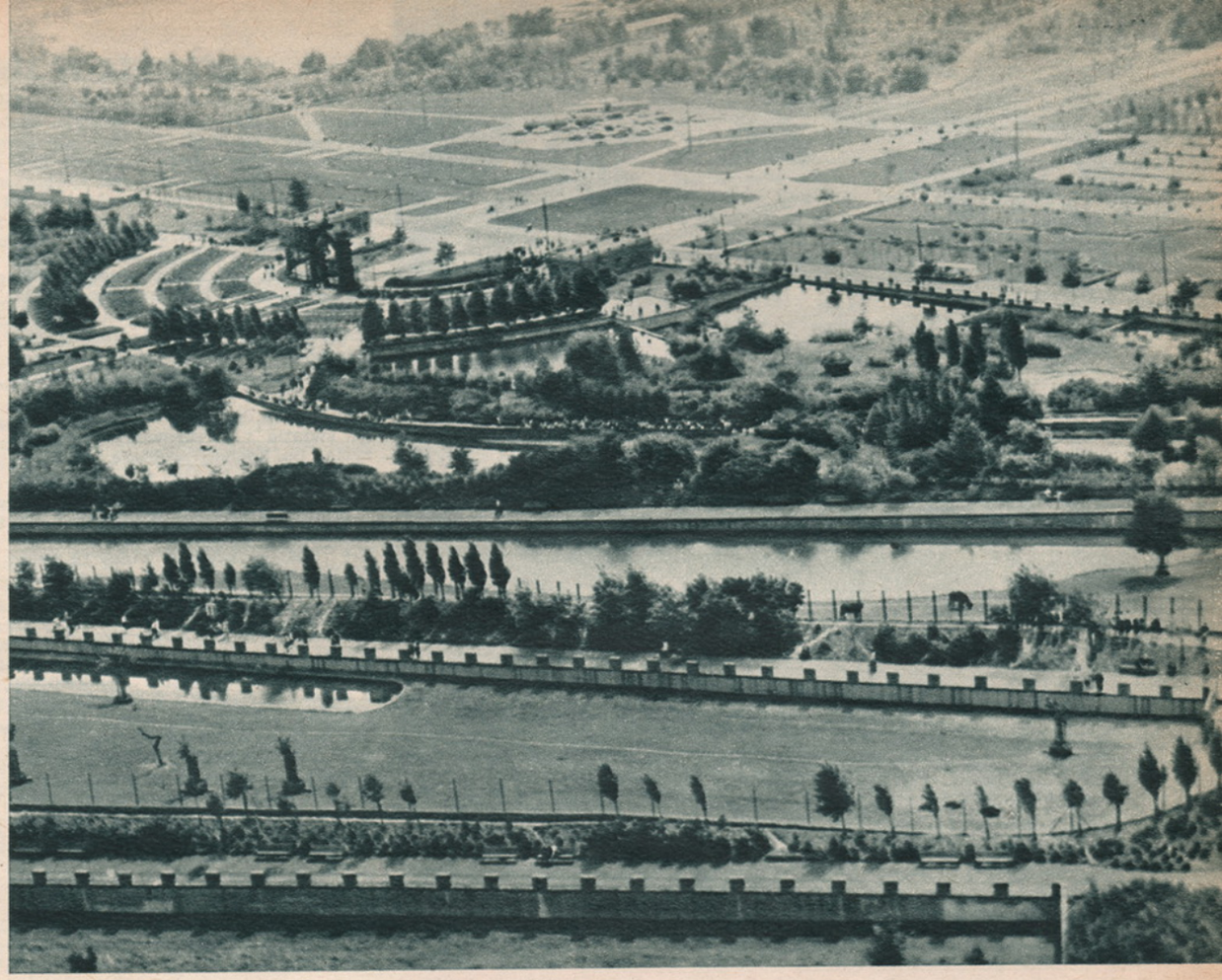
● **Naukowcy** z Zakładu Badań Rakietowych i Satelitarnych PIHM w Krakowie, dzięki zbudowanej przez siebie aparaturze, odbierają codziennie od 6 do 9 dokładnych zdjęć układów chmur przesyłanych przez amerykańskiego satelitę meteorologicznego „Nimbus-2". Dzięki łączności z Kosmosem — krakowska służba satelitarna dysponuje codziennie zdjęciami obrazującymi dokładny układ chmur nad Polską i przyległymi terytoriami. Zdjęcia te są na razie wykorzystywane tylko przez krakowskie biuro prognoz. Obecnie trwają prace nad zorganizowaniem sieci łączności między 7 krajowymi biurami prognoz, aby zdjęcia z Kosmosu mogły być przekazywane natychmiast wszystkim służbom synoptycznym w Polsce.

☆

● **Numer 9** (wrzesień) miesięcznika „Technika Lotnicza i Astronautyczna" przynosi na swych łamach m. in. następujące prace: dra inż. O. Wołczka — „Duże silniki rakietowe"; mgra inż. W. Kordzińskiego — „Przebieg zmian parametrów turbinowego silnika odrzutowego w zależności od sprowadzonej prędkości obrotowej"; inż. A. Jensena i dra inż. W. Lehmana (NRD) — „Zagadnienie startu szybowca za wyciągarką" oraz obszerną informację o uniwersalnej klasyfikacji dziesiętnej (UKD).

☆

● **Wrocławski** harcerski szczep lotniczy „Błyskawica", działający przy hufcu ZHP Stare Miasto, obchodzi 10-lecie swego istnienia. Powstał on z kilkunastoosobowej drużyny im. Dywizjonu 303 i przekształcił się w wielki zespół rozmiłowanych w lotnictwie harcerzy. Swe osiągnięcia prezentowali wrocławscy harcerze-lotnicy m. in. na III Harcerskim Salonie Lotniczym eksponowanym na lotnisku Aeroklubu Wrocławskiego.



POLSKA Z LOTU PTAKA

KATOWICE. Na północny zachód od śródmieścia Katowic znajdują się rozległe tereny Wojewódzkiego Parku Kultury i Wypoczynku, masowo wykorzystywane przez ludność Katowic i okolicznych miast i osiedli. Na terenie parku czynne jest planetarium. Na zdjęciu: Fragment parku.
Foto: B. KOSZEWSKI

ECHA LOTNIA

GDYBY WSZYSTKIE AEROKLUBY

MUSZĘ dziś pochwalić działaczy Aeroklubu Poznańskiego, a ściślej rzecz biorąc, członków Zarządu Koła Seniorów Lotnictwa przy tym aeroklubie: jego prezesa — **Jana Czarneckiego** i sekretarza — **Zygfryda Kosickiego**. Rzecz mogłaby przejść bez echa, a sądzę, że warta jest podkreślenia i spopularyzowania w kraju, przede wszystkim w naszych aeroklubach.

O cóż więc chodzi? Sprawa niby prosta, może nawet zwyczajna, chociaż — muszę przyznać — czasochłonna (wiem coś o tym z własnej praktyki), ale o niebagatelnym znaczeniu dla historii naszego lotnictwa. Otóż, Czarnecki i Kosicki podjęli się samorzutnie zebrać materiały dotyczące historii polskiego lotnictwa, ze szczególnym uwzględnieniem początków lotnictwa w Poznaniu. W tym celu przeszukali stosy tomów prasy codziennej i specjalistycznej w poznańskich bibliotekach: Uniwersyteckiej Raczyńskich i Miejskiej. Trwało to dość długo, praca iście benedyktyńska, ale plon był obfity. Z najbardziej interesujących notatek i artykułów traktujących o lotnictwie owych lat, o wartości dokumentalno-historycznej, sporządzono reprodukcje fotograficzne. Wszystko to starannie wklejono w kolejności chronologicznej do specjalnie przygotowanego albumu. W ten sposób powstał niewątpliwie dokument wartości historycznej, cenne źródło dla badaczy dziejów naszego lotnictwa.

Co godne podkreślenia, że inicjatorzy i wykonawcy tej prasowej dokumentacji, Jan Czarnecki i Zygfryd Kosicki pracę swą przedstawili na Święto Lotnictwa Polskiego, czcząc w ten sposób dzień polskich skrzydeł. Jeden egzemplarz takiego albumu, bowiem wykonano ich kilka sztuk, przedstawiciele zarządu poznańskiego Koła Seniorów wręczyli prezesowi APRL Stefanowi Antosiewiczowi.

Przeglądałem ten album. Bardzo mi się podobał. Oczywiście, nie jest to dokument absolutny, wycinki prasowe nie mogą stanowić jedynego i wyłącznego źródła do badań historycznych; niemniej jednak rolI ich nigdy nie wolno nie doceniać.

W każdym razie, jeżeli chodzi o album wykonany przez poznańskich seniorów lotnictwa, to jego zawartość, chociaż przyczynkowa, ma duże znaczenie dla historii poznańskiego lotnictwa. Sądzę, że po jego przejrzeniu nikt nie powinien mieć wątpliwości (jeżeli ktoś w ogóle takowe miewał), że 30 października 1919 r. w gmachu Towarzystwa Przyjaciół Nauk w Poznaniu odbyło się pierwsze zebranie organizacyjne Aeroklubu Polskiego, na którym uchwalono statut i wybrano zarząd na czele z prezesem dr. Jarosławem Drwęskim — prezydentem m. Poznania, co udokumentowane jest odpowiednimi artykułami, wzmiankami i fotografią w „Polskiej Flocie Napowietrznej" (nr 8 z 15.XI.1919 r., str. 203 i 204) i w „Kurierze Poznańskim" (nr 258 z 8.XI.1919 r.). I dalej, że I Walne Zebranie Aeroklubu Polskiego odbyło się w Poznaniu 9 stycznia 1920 r; że został on afiliowany do FAI i działał do 1923 r., później już pod nazwą Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej w Poznaniu i potem w Warszawie, organizując z Ministerstwem Spraw Wojskowych szereg imprez lotniczych, m. in. loty okrężne dookoła Polski.

Nie zamierzam tu, oczywiście, wchodzić w szczegóły dotyczące początków lotnictwa polskiego. Sygnalizuję tylko wartościową pracę, którą — mam nadzieję — poznańscy seniorzy udostępnią zainteresowanym. W każdym razie jestem pełen uznania dla tego rodzaju działalności i sądzę, że gdyby za przykładem poznańskich seniorów poszli działacze innych aeroklubów, to z pewnością mielibyśmy mniej kłopotów z dokumentacją historyczną i w ogóle z pełnym udokumentowanym opisem historii naszego lotnictwa, a głównie sportowego.

Skoro już jestem przy tej sprawie, nie sposób pominąć milczeniem drugiego, równie ważnego osiągnięcia odcinka dokumentacji historycznej, jakim jest z pewnością monografia Aeroklubu Warszawskiego, wydana w tym roku staraniem stołecznego klubu z okazji jego 40-lecia. Jest to już druga próba (pierwsza było wydawnictwo AW na XXX-lecie, nie licząc licznych artykułów w „Skrzydlatej" — przed- i powojennej na ten temat), podjęta przez władze AW, spisania dziejów największego w Polsce aeroklubu. Przeglądając tę monografię, wydaną w formie książkowej na hektografie (nakład 500 egz.), a więc stosunkowo tanią techniką, można z pewnością dostrzec znaczny postęp opracowania w stosunku do poprzedniej broszury. Jednak i ona nie może jeszcze zadowolić, ponieważ sporo w niej błędów i nieścisłości, co w monografii nie powinno mieć miejsca.

Nie o to mi jednak tu chodzi. Godny przecież podkreślenia jest fakt dbałości Aeroklubu Warszawskiego o spisanie swych dziejów, utrwalenie ich na piśmie, a więc stała troska, by nic nie uronić z dorobku klubu i jego historii dla potomnych. Z braku środków, nie trzeba — wydaje mi się — robić z aeroklubowych monografii zaraz ksiąg wielkich i kosztownych. Można to robić tak, jak uczyniii poznańscy seniorzy lub AW, w postaci albumu z reprodukcjami dokumentalnych wycinków prasowych lub monografii wydanej zwyczajnie i po prostu na hektografie.

Jest to paradoksem, ale — niestety — co z niejakim smutkiem przyznać trzeba, najtrudniej jest jakoś opisywać dzieje lotnictwa sportowego i każdego aeroklubu z osobna, właśnie w naszym dwudziestoleciu powojennym; z tego przede wszystkim względu, że brak nam pełnej dokumentacji ich działalności, nie mówiąc już o tym, że w aeroklubach na ogół o to nie dbają.

Chciałbym więc bardzo, za przykładem poznańskiego albumu i warszawskiej monografii, gorąco zaapelować do władz i działaczy aeroklubowych o podobne, skromne ale wartościowe przedsięwzięcia. Marzy mi się bowiem, że gdyby wszystkie aerokluby zotroszczyły się o opracowanie swych dziejów, to z pewnością łatwiej i szybciej można by opracować historię lotnictwa sportowego w Polsce i starannie ją wydać.

Piszę te słowa na progu tzw. martwego sezonu i sądzę, że okres jesienno-zimowy jest doskonałą okazją dla takiej m. in. właśnie działalności.

Czekam więc na dalsze sygnały z terenu, o czym nie omieszkam Czytelników przy okazji poinformować.

Ikarus

BRNO 1967

Tekst i foto: JERZY POMIANOWSKI
Korespondencja własna z Czechosłowacji

1.

Stoję na murach Szpilbergu. Nie ma przy mnie nikogo, ale nie czuję samotności. Chodziłem przed chwilą po zamkowych kazamatach. Wykutych w skale, ciężkich, ponurych do obrzydliwości. Właśnie tam z pamiątkowych tablic, tablic wypisanych w moim ojczystym języku, wyszli mi na spotkanie rodacy. Spędzili tu oni długie lata, bez dziennego światła i torturowani, dopełnili życia, bo kochali wolność. Bohaterowie Wiosny Ludów, powstań, walk o społeczne prawa.

Miasto, krajobraz widziany z lotu ptaka — pewno dlatego tak lubimy latać — zatraca wiele ze swej realności, stanowi coś z metafizyki. Teraz widok ten połączony z odczuciami z kazamat powoduje, że daleki jestem od materialnego pojmowania świata. Mam wrażenie, że ci niezwykli ludzie, w łachmanach i skuci, zarośnięci i z zapadniętymi głęboko oczami, ale wciąż czujący tak bardzo po polsku, są tuż. Że niewidzialni wprawdzie, ale stoją opodal i podziwiają razem ze mną tonące w słońcu piękne miasto Brno i okoliczne wzgórza. Widoki, których na pewno nie spostrzegli, gdy wleczono ich tu w kajdanach. I że — podobni mej zadumie — rozmyślają, ile to na naszej i tych ziemiach się zmieniło. Jak wiele potomkowie Lecha i Czecha są dziś szczęśliwsi...

2.

Kiedy zszedłem z zamkowej góry i znalazłem się „na ziemi", wśród ruchliwych tłumów, na ulicach wytyczonych bogatymi secesyjnymi domami, ogarnęły mnie wątpliwości. Czy przedstawicielowi fachowego, specjalistycznego pisma wolno sobie pozwalać na oddawanie w druku niesłużbowych uczuć? Na całkiem nieskrzydlate dywagacje?

Potrzebne to?

A może, kto wie, nawet lotniczego Czytelnika, którego zwykle częstujemy wyłącznie tym co ma skrzydła i stateczniki, zainteresuje coś nie coś z historii Brna? Miasta, którego prehistoryczne ślady sięgają 30 000 lat. Grodu, rządzonego w początku tego tysiąclecia przez polskich Piastów. Średniowiecznego centrum handlowego, które prawa miejskie otrzymało już w połowie trzynastego wieku. Stolicy Moraw i drugiego ośrodka przemysłowego Czechosłowacji, w którym powstają turbiny i kotły parowe, maszyny matematyczne i do pisania, traktory i broń myśliwska.

Może też nie od rzeczy będzie wspomnieć tym, którzy do Brna (ruchliwy to port lotniczy) dotrą samolotami CSA, by nie zapomnieli obejrzeć dawną — Janackovą i nową, ze szkła, aluminium i marmuru — operę. Zamek na Szpilbergu i gotycki kościół św. Jakuba. Na wskroś nowoczesne hotele International i Metropol. Muzeum techniki i muzeum ruchu rewolucyjnego. Choćby tylko tyle.

3.

Czechosłowacja jest krajem lotniczym. Można tak stwierdzić nie tylko w oparciu o znajomość gęstej sieci wewnętrznego transportu powietrznego i licznych, a dalekich, bo sięgających za ocean i na Daleki Wschód, linii zagranicznych CSA. I niekoniecznie, by to stwierdzić, musiałem wspomnieć swój pierwszy samolot szkolny „Zlin-Trener".

Po prostu wystarczyło mi w Brnie popatrzeć na niebo. Tam zawsze się coś działo. To majestatycznie przemieszczały się — jak zawsze idealnie po kursie — maszyny komunikacyjne. To „Meta-Sokol" wozi wycieczkowiczów nad targami. To, jakby bez celu, włóczą się pod chmurami aeroklubowe samoloty sportowe i szybowce. To znów przemknie wojskowy MiG, Il czy śmigłowiec. Stale coś latało, bez przerwy było słychać warkot. Nawet nocą wpadają

▲ Pierwszy rzut oka na rozległe, bo obejmujące aż 75 hektarów tereny Międzynarodowych Targów w Brnie.

◀ Największe zainteresowanie z wystawionych samolotów budził „Delfin" L-29 — produkt wytwórni w Kunowicach.

często w ucho charakterystyczny gang silnika lub świst turbiny.

4.

Sądzę, że nasi producenci i handlowcy branży lotniczej mogliby się wiele nauczyć od swych czechosłowackich przyjaciół. Boć to przecież nie gdzie indziej, tylko w kraju słusznie chlubiącym się tradycjami samolotów RDW i PZL, piętnastoletni już „Zlin-Trener" przechodzi cudowne przeobrażenia w „Super Kasper Akrobata" i „Beskida". A sprawność i wysoka renoma lotnictwa sanitarnego opiera się o „Aera" i „Moravy".

Spadochroniarze polscy zaczęli uzyskiwać przyzwoite rezultaty dopiero po otrzymaniu z importu czechosłowackich spadochronów wyczynowych PTCh-6.

I jest tak nie tylko na naszym podwórku. Podstawowym sprzętem wyczynowym w szybownictwie radzieckim, maszyną na której rozgrywa się wszelkie mistrzostwa i spartakiady, jest budowany w Kunowicach L-13 „Blanik". Dwumiejscowy szybowiec metalowy, który zrobił karierę na całym świecie. Także w obu Amerykach. Na „Blaniku" też Aleljo Williamson po raz pierwszy przeleciał na szybowcu nad Andami, dokonując wyczynu głośnego na całą Amerykę Południową.

Ta sama wytwórnia w Kunowicach, która produkuje „Blanika", wystawiła na konkurs na szkolny samolot odrzutowy „Delfina" L-29. Nie wytrzymała tej konkurencji, mimo swych lepszych osiągów, nasza wsławiona rekordami świata „Iskra". Zwyciężyły walory użytkowe (a pewno talenty handlowe i zdolności reklamowe) — w rezultacie radzieccy piloci wybrali i zakupili „Delfiny".

Oczywiście i nasi konstruktorzy, wytwórnie, a także „Moto-import", mają pewne osiągnięcia. Tym niemniej warto, by dobrze się przyjrzeli, jak pracują ich koledzy z bliskiego kraju z południa.

5.

Targi Brneńskie dobrze kontynuują handlowe tradycje swojego miasta. Z roku na rok nabierają coraz większego rozgłosu i znaczenia. Już obecnie są jednym z wszechstronnych przeglądów światowych osiągnięć przemysłu budowy maszyn. Tegoroczne IX Międzynarodowe Targi w Brnie (10—19.IX) pobiły wszystkie swe rekordy. Odwiedziło je około siedmiuset tysięcy ludzi, w tym wielu handlowców i biznesmenów z całego świata. Tereny targowe liczące 75 hektarów powierzchni, na której pobudowane jest wiele pawilonów, także kilkupiętrowych — już nie wystarczają. Ekspozycje targowe wystawiono też więc w... muzeum ruchu rewolucyjnego.

6.

Chodzę po rozległych terenach targowych i szukam akcentów lotniczych. Po drodze odwiedzam polskie centrale. Pierwsze kroki kieruję pod widoczny z daleka transparent „Motoimportu". Położenie świetne — obok najbardziej masowo odwiedzanego salonu samochodowego (och, jaki piękny jest „Fiat 125"). Ale tu zawód. Jakieś maszyny rolnicze, małe ciągniki, a lotnictwa — ani na lekarstwo. Brakuje nawet prospektów... I pomyśleć, że jeden szybowiec kosztuje w świecie tyle co pięć samochodów...

Cóż, może jest i jakieś wytłumaczenie tak skromnej ekspozycji „Motoimportu", ale mnie, żem nie widział nawet modelu pięknej „Foki" czy „Pirata", jest po prostu smutno.

Humor poprawiają mi centrale nielotnicze — Polimex i Metalexport (spychacze, dźwigi, żurawie itd). Widać, że potrafią wyjść naprzeciw klienta, zainteresować go, uprzejmie, rzeczowo poinformować. Informacji towarzyszy do tego praktyczny pokaz urządzeń w ruchu. Szkoda, że nie mogę tych miłych słów napisać o tych, którzy handlują w naszej branży...

7.

I oto wystawa Omnipolu. Czechosłowackiego odpowiednika „Motoimportu". Na stoisku „pod chmurką" znajduję L-13 „Blanika", Zlina Z-526, L-29 „Delfina" oraz Z-37 „Čmelaka", obok którego leżą wymienne urządzenia do prac gospodarczych. Za stoiskiem lotniczym kręcą się radary startowe „Tesli".

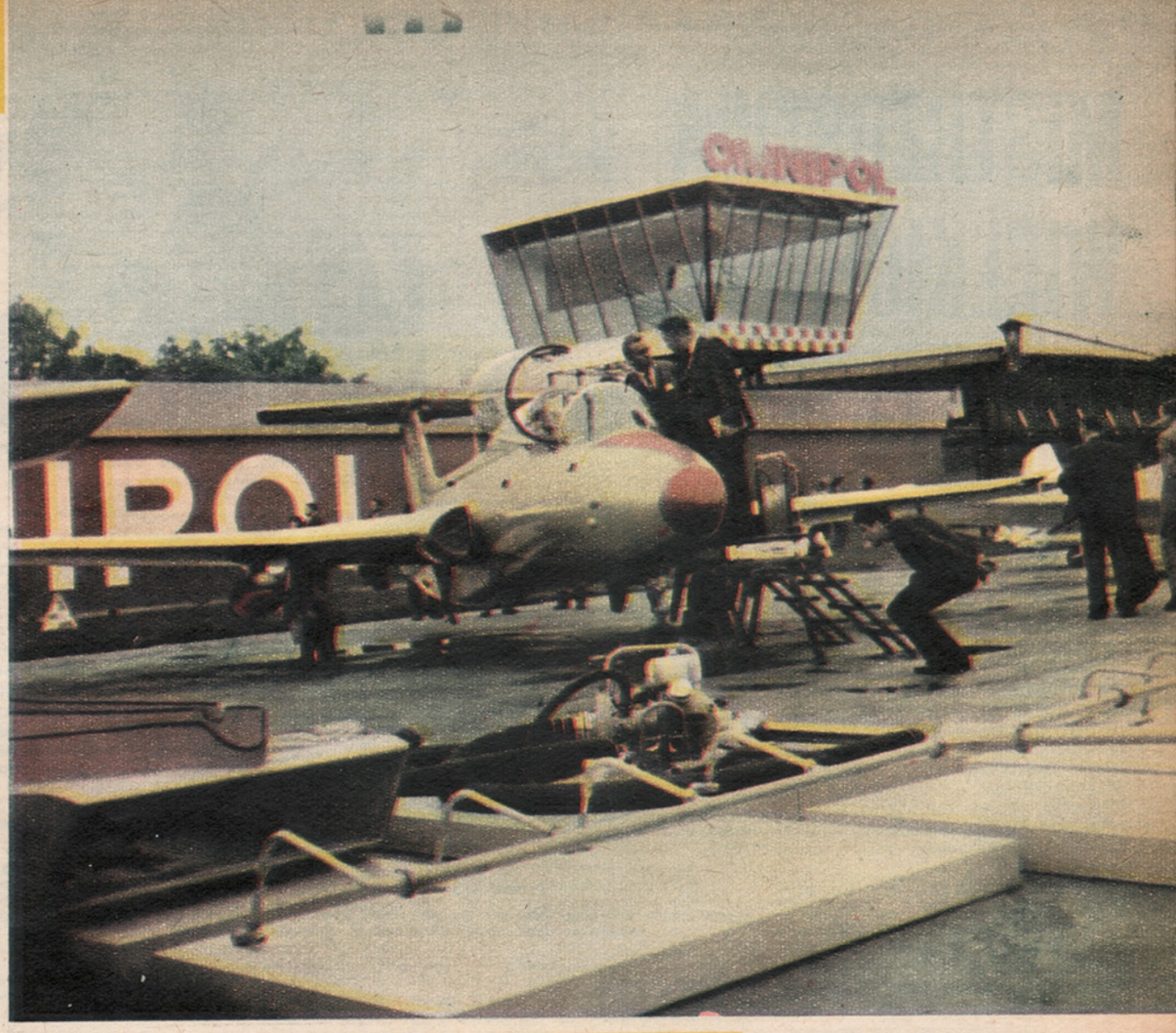
Ekspozycję lotniczą uzupełnia różnorodna wystawa w pawilonie. Pokazany jest tu między innymi „Delfin" i jego turboodrzutowy silnik w ciekawych przekrojach, gwiazdowy i szeregowe silniki „Walter" różnych mocy, urządzenia do pomiarów laboratoryjnych przy badaniu samolotów, spadochrony, lampy lotniskowe oraz — co szczególnie mnie zainteresowało — makieta kabiny „Delfina", w której to kabinie można odbywać loty treningowe... na ziemi.

W sumie gotowych produktów wystawionych po raz pierwszy — niewiele. Ale całość demonstrowana przez lotniczy przemysł CSRS jest interesująca. Można się domyślić, że jej ideą przewodnią była dalsza reklama i akwizycja towarów już na świecie znanych, wprowadzonych na rynek. Krótko mówiąc nie zaskakiwanie nowinkami, a nastawienie na zwiększenie obrotów, tak jak to się w Polsce mawia: byle handel szedł.

Omnipol zaangażował do Brna wielu specjalistów wszystkich branż. Można było od nich zasięgnąć wielu ciekawych informacji technicznych, które w dotychczasowych naszych opisach czechosłowackich samolotów nie były podawane. Eksponaty były całkowicie oddane do dyspozycji dziennikarzom (czy handlowcom). Mogłem więc zaspokoić wrodzone wścibstwo, zaglądając, gdzie się tylko dało i „przymierzając" do wszystkiego, na czym jeszcze nie latałem. Nie mogłem jedynie wypróbować w praktyce urządzenia imitującego latania na L-29, ale też nie darowałem, dopóki mnie nie zapewniono, iż gospodarze udostępnią mi to w Pradze.

Po przeglądzie technicznym rozpocząłem z przedstawicielami Omnipolu rozmowy handlowe. Oczywiście — na niby. Chciałem się przekonać, jakie są ceny i formalności przy załatwianiu transakcji, a wreszcie — terminy dostaw.

Ale o tym wszystkim już w następnej korespondencji.



▲ **OMNIPOL to czechosłowacki odpowiednik naszego Motoimportu — centrala zajmująca się sprzedażą produktów lotniczego przemysłu CSRS. Na ziemi przed „Delfinem" urządzenia do opylania i opryskiwania dla „Cmelaka".**

Efektowny i widoczny z daleka transparent Motoimportu był bardzo obiecujący. Niestety. Lotniczych eksponatów ani na lekarstwo. Nawet na obrazku. ▶

Ustaloną markę mają silniki „Walter" — na pierwszym planie gwiazdowy, stosowany w samolocie gospodarczym „Cmelak".

Coś atrakcyjnego dla laików i fachowców — L-29 „Delfin" w przekrojach, które umożliwiały wgląd we wszystkie szczegóły.

MISTRZOSTWA WIELKICH PERSPEKTYW

Tytuł mistrza Polski zdobył znów Stanisław Kasperek (Aeroklub Świdnicki).

Pierwszym wicemistrzem został Edmund Mikołajczyk (Aeroklub Gliwicki).

NA starcie VII Mistrzostw Polski w Akrobacji Samolotowej stanęło w dniu 25 września br. na lotnisku Aeroklubu Gliwickiego 22 zawodników reprezentujących 12 aeroklubów regionalnych. Największą liczbą zawodników mogły się pochwalić aerokluby: Świdnicki i Kujawski — po czterech. Po dwóch pilotów stanęło do walki w obronie barw aeroklubów: Gliwickiego, Śląskiego, Jeleniogórskiego i Wrocławskiego. Aerokluby: Podkarpacki, Ziemi Lubuskiej, Częstochowski, Łódzki i Bielsko-Bialski reprezentowane były każdy przez jednego pilota.

Wszyscy startowali na monotypie — Zlin-26, znanych „Kasprach".

Po dokonanej kontroli dokumentów pilotów i samolotów, odbyciu treningu i oficjalnym otwarciu mistrzostw, na co był poświęcony dzień 25 września, w dniu

Piloci losują kolejność startów do pierwszej konkurencji finałowej, którą była wiązanka figur obowiązkowych w układzie nieznanym.

26 WRZEŚNIA

rozegrana została I konkurencja pierwszego etapu mistrzostw, określonego przez regulamin jako eliminacje. Zawodnicy wykonali, każdy po jednym komplecie figur obowiązkowych w układzie znanym. Obowiązywało ich podczas wykonywania akrobacji „zmieszczenie się" w przestrzeni powietrznej o wysokości 1200 metrów, wyznaczonej ogranicznikami na lotnisku w formie prostokąta o wymiarach 1000 x 800 metrów. Środek tego prostokąta określał krzyż. Maksymalną wysokość lotu określono na 1200 m nad poziomem lotniska, minimalną — 200 m nad ziemią (w finałach 100 m). Czas na wykonanie kompletu figur wynosił 6 minut.

Cóż jeszcze powinien zawodnik? Wiązanki figur winny być harmonijnie ze sobą wiązane w zwartej rytmicznej całości, zaś poszczególne figury wykonywane zgodnie z podanym kierunkiem i kolejnością. Nie można wypaść ze strefy (punkty karne). Nałapać punktów karnych można było zresztą za mnóstwo innych grzechów, a m. in. za przekroczenie w widoczny sposób górnej wysokości lotu przed rozpoczęciem wykonania wiązanki lub w czasie konkurencji (aż do 200 pkt.) i za obniżenie lotu do 200 m (aż 500 pkt) itd. Bardzo surowo, bo dyskwalifikacją, mógł być ukarany zawodnik za przekroczenie wysokości poniżej 100 m lub taki, który z własnej winy naruszył przepisy lotu, względnie wykazał błędy pilotażu zagrażające bezpieczeństwu lotu.

No i stało się, co się miało stać. Już od pierwszej konkurencji utworzyła się — po jej rozegraniu — zwarta grupka czołowa, zacięcie ze sobą walcząca o każdy punkt, wyraźnie odbijająca się na tle innych, słabszych zawodników (a może czasowo bez formy?). Oto czołówka:

Na pierwszym miejscu ulokował się Ryszard Kasperek (Aeroklub Świdnicki) — 3974,7 pkt., na drugim Edmund Mikołajczyk (Aeroklub Gliwicki) — 3820,2 pkt., trzecim — Stanisław Kasperek (Świdnik) — 3795,2 pkt., czwartym — Helmut Staś (Krosno) — 3690,5 pkt., piątym — Stefan Studencki (Zielona Góra) — 3492,8 pkt.

Druga konkurencja eliminacji (lub półfinału, wedle uznania) — komplet figur obowiązkowych w układzie nieznanym — rozegrana została w dniu

27 WRZEŚNIA

po rozlosowaniu kolejki wzlotu bezpośrednio przed konkurencją na starcie, jak to zresztą było i przed pierwszą konkurencją.

Wiązanka figur została podana zawodnikom do wiadomości przed upływem 8 godzin od ruszenia na start. Należy ją zaliczyć do niezbyt trudnych, zawierała bowiem szereg figur zupełnie prostych sąsiadujących z figurami dość trudnymi i 3—4 bardzo trudnymi. Ogółem składała się ona z 12 figur. Oto one: „skobel" z beczką szybką dodatnią w dół; pół beczki akcentowanej na dwa tempa z półpętlą odwróconą; zwitka korkociągu; ślizg na ogon „przez łeb" z wyjściem do lotu normalnego; ćwierć beczki w pionie, przewrót, ćwierć beczki w dół; przewrót; wiraż dwiema beczkami na zewnątrz; trzy czwarte pętli z beczką szybką pod kątem 45 stopni w dół; wiraż na plecach; przewrót z pleców do lotu normalnego; wywrót szybki pod kątem 45 stopni; beczka akcentowana na cztery tempa.

Komisja sędziowska, pracująca sprawnie pod doświadczonym kierownictwem głównego sędziego ppłka Jerzego Leszka, szybko uporała się z obliczeniem wyników. W tym miejscu nie sposób nie wymienić nazwisk komisarzy, z pełnym poświęceniem wykonujących swe trudne funkcje: ppłk Wacław Kozielski, kpt. Waldemar Kwiatkowski, kpt. Antoni Schabowski, kpt. Jerzy Wikło i Wacław Stański. Notabene: wszyscy oni, to stare wygi, asy lotniczej akrobacji.

Wkrótce wywieszono wyniki. Pierwsza piątka uformowała się następująco: 1. Edmund Mikołajczyk — 3147,1 pkt.; 2. Stanisław Kasperek — 3049,8 pkt., 3. Antoni Kozłowski (Aeroklub Śląski) — 2945,8 pkt.; 4. Ryszard Kasperek — 2911 pkt.; 5. Stanisław Marliński (Częstochowa) — 2863,6 pkt.

Po dwóch konkurencjach sytuacja w czołówce przedstawiała się tak: 1. E. Mikołajczyk — 6967,3 pkt.; 2. R. Kasperek — 6886,3 pkt.; 3. St. Kasperek — 6845 pkt.; 4. H. Staś — 6429,6 pkt.; 5. A. Kozłowski — 6426,8 pkt.

28 WRZEŚNIA

Wspaniała, słoneczna pogoda. Do rozegrania ostatnia konkurencja eliminacji — komplet figur w układzie dowolnym. Wiązankę układa sam pilot, w dowolnej kolejności figur i w dowolnych kombinacjach. Należało własny wyrysowany układ przedłożyć komisji sędziowskiej w sześciu egzemplarzach. Sędziowie oceniali wiązankę: za jej wartość sportową, za wykonawstwo i za utrzymanie miejsca w strefie.

Zarobić można dużo, aż 6000 punktów!

Ruszyły maszyny w powietrze. Ważny dzień: za parę godzin zapadnie decyzja, kto spośród 21 zawodników przejdzie do finału, a kto nie. Wiadomo dokładnie tylko jedno: przez sito eliminacji przebrnie 30—50% zawodników, którzy do dziś włącznie osiągną największą ilość punktów. Podniecenie, a nawet podenerwowanie — duże. Każdy jednak stara się go nie pokazać. Wyją silniki rozpędzonych maszyn — ci w powietrzu dają z

Uczestnicy VII Mistrzostw Polski w Akrobacji Samolotowej na lotnisku Aeroklubu Gliwickiego.

Główny sędzia ppłk Jerzy Leszek wyjaśnia na odprawie szczegóły finałowej wiązanki obowiązkowej.

Drugim wicemistrzem został Ryszard Kasperek (Aeroklub Świdnicki).

siebie maksimum. Cały dół, czyli „ziemia" — bacznie obserwuje ewolucje. Ogólna emocja. Wreszcie ląduje ostatni.

Po upływie kilkunastu godzin już mamy wyniki konkurencji. Zwyciężył Felicjan Kawala (Katowice) — 4680 pkt., przed Ryszardem Kasperkiem — 4550 pkt., Edmundem Mikołajczykiem — 4516,6 pkt., Stanisławem Kasperkiem — 4513,3 pkt. i Stefanem Studenckim — 4346,6 pkt. Tym samym — wiadomo kto stanie do walki finałowej. Decyzją jury sędziowskiego będzie to dziesiątka pilotów, którzy po trzech eliminacyjnych konkurencjach uplasowali się w następującej kolejności uzyskanych punktów:

1. Edmund Mikołajczyk — 11 483 pkt.; 2. Ryszard Kasperek — 11 436,3 pkt.; 3. Stanisław Kasperek — 11 358,3 pkt.; 4. Helmut Staś — 10 676,2 pkt.; 5. Antoni Kozłowski — 10 660,1 pkt.; 6. Stefan Studencki — 10 538,4 pkt; 7. Felicjan Kawala — 10 497,6 pkt.; 8. Stanisław Marliński — 10 086,7 pkt.; 9. Julian Ziobro — 9392,4 pkt . i 10. Stanisław Maksymowicz — 9277,6 pkt. Nie zakwalifikował się zwycięzca niedawnych II Ogólnopolskich — Tadeusz Zach ze Świdnika, nie miał szczęścia Stanisław Ackerman z Inowrocławia, Zdzisław Przyjemski i inni. Trudno, innym razem na pewno pójdzie im lepiej.

Staszek Maksymowicz (mój stary druh rajdowy) zaraz po konkurencji musiał polecieć do Wrocławia. Ma jakieś trudności z prolongatą zwolnienia z zajęć służbowych. Posłano do niego telegram, że wszedł do finału. Czy zdąży załatwić swe sprawy i wrócić?

29 WRZEŚNIA

Pogoda jak na zamówienie, po prostu rzadko spotykana. Wrócił Maksymowicz, będzie startował, zdążył na finał.

Dziś zawodnicy rozgrywają pierwszą konkurencję finałową: komplet figur obowiązkowych w układzie nieznanym. Główny sędzia na odprawie, przy pomocy małego modelu samolotu, figura po figurze „kręci" cały komplet, wyjaśniając w najmniejszych detalach zawiłości wiązanki. Jest ona bardzo trudna. Ba, ale to finał, a nie eliminacje, to pole do popisu dla najlepszych. Niektórzy zwracają uwagę, że w jednej z figur (beczce autorotacyjnej) mogą wystąpić niebezpieczne przeciążenia. Inni zaprzeczają temu, twierdząc, że niebezpieczeństwa nie ma. Krótka, w zamkniętym gronie, narada komisji. Po 10 minutach ostateczna decyzja: wiązanka pozostaje bez zmian. Gdy ktoś nie będzie w stanie wykonać tej figury — może z niej zrezygnować. Nie zostanie mu ona, oczywiście, zaliczona.

Faktem jest, że ogromna większość zawodników nigdy tej figury nie wykonywała.

Obserwuję zawodników: są skupieni, gotują się wewnętrznie do walki. Mikołajczyk, tak — nawet on, wydaje się jakby trochę zdenerwowany. Bracia Kasperkowie? Kompletnie nic nie można wyczytać z ich twarzy. Uśmiecha się tajemniczo Studencki, zupełnie spokojni są Staś i Kozłowski. A reszta? Różnie.

★

Już wyją silniki. Wszyscy obserwujemy niebo z wielką uwagą. No tak! Część zawodników opuszcza nie tylko tę beczkę, ale i inne figury, aby się zmieścić w nakazanej wysokości. Po mistrzowsku „pisze" na niebie wiązankę Staszek Kasperek! Ale oto drugi groźny rywal — Studencki. Kręci wszystko bajecznie. Co za widowisko! Znów dwóch słabiej. Leci Kozłowski. Bezbłędnie! Tak samo Kawala, Staś. Ale cóż to: Mikołajczykowi coś nie tak idzie jak powinno! Kręci elegancko, efektownie, ale... beczkę opuścił.

No, wreszcie koniec emocjonującej konkurencji. Ogłoszone wyniki potwierdzają spostrzeżenia poczynione na lotnisku. Dużo, bardzo dużo punktów stracił Mikołajczyk, dużo zyskał Stanisław Kasperek.

Pierwsza trójka formuje się w tej konkurencji następująco: 1. St. Kasperek — 4286 pkt; 2. Stefan Studencki — 3688,2 pkt.; 3. Felicjan Kawala — 3401,5 pkt.

Zmienia się więc sytuacja punktowa po czterech konkurencjach: na pierwsze miejsce wychodzi Staszek Kasperek, gromadząc 15 644,3 pkt. Mikołajczyk jest drugi — 14 805,8 pkt. Stracił dziś bardzo wiele, zajmując w pechowej dla niego wiązance piąte miejsce, Trzeci — Ryszard Kasperek — 14 517,4 pkt.

Czas mija szybko. Sumuję spostrzeżenia: nikt nie przekracza regulaminowych sześciu minut czasu; paru na pewno dostanie karne punkty za zejście poniżej stu metrów; jedni trzymają się ładnie w strefie — inni niestety nie. Pięknie, stylowo kręcą swe wiązanki obaj Kasperkowie, Kozłowski i Staś. Wydaje się, że Mikołajczyk odnalazł zgubioną wczoraj formę.

Cóż, wyniki konkurencji potwierdzają (ale nie w stu procentach) moje spostrzeżenia. Oto one: najwyżej oceniono St. Kasperka — na 4360 pkt. Drugie miejsce: Staś — 4326 pkt., trzecie Kozłowski — 4100 pkt.

Mikołajczykowi przydzielono szóste miejsce i 3800 pkt.

Krótkie podsumowanie i już mamy pierwszą trójkę: mistrzem Polski na rok 1967 został STANISŁAW KASPEREK — 20 004,3 pkt. Pierwszym wicemistrzem — EDMUND MIKOŁAJCZYK — 18 605,8 pkt., drugim wicemistrzem — RYSZARD KASPEREK — 18 547,4 pkt.

★

Twórcami tych mistrzostw byli skromni, zaharowani ludzie. Długo będę pamiętał młodziutką Basię Prinke, gliwicką szybowniczkę, która poświęciła swój urlop, aby wziąć na siebie w kierownictwie imprezy obowiązki doprawdy bardzo poważne. Wywiązała się z nich bez zarzutu i z wielkim wdziękiem. Eugeniusz Stogniew, Maksymilian Październik, Piotr Wiśniewski, Henryk Tyszkowski, Tadeusz Oblicki, kapitan Kiełb — to dzielni ludzie. Bywało i tak, że nie mieli czasu zjeść choć raz porządnie w ciągu dnia — wykonując swe zadania. Bez pudła, wzorowo, nie dla poklasku. Nie wymieniłem tu wszystkich, po prostu nie ma na to miejsca.

Doprawdy, prezes klubu Tadeusz Rak i wiceprezes Ryszard Wołek muszą być dumni z nich. Bo przecież sami mocno się napracowali, aby wszystko zagrało czystym tonem.

Byłem kiedyś na filmie „Prawdziwy koniec wielkiej wojny". Mniejsza o sam film — zafascynował mnie jego tytuł. Otóż, per analogiam, prawdziwy koniec tych wielkich mistrzostw odbył się w korytarzu między salą odpraw i wyjściem z budynku Aeroklubu, tuż po ogłoszeniu wyników. Ze wzruszeniem przyglądałem się, jak bracia Kasperkowie ściskają i serdecznie całują Mundka Mikołajczyka. Trzej najzawziętsi konkurenci w powietrzu, a teraz po bratersku, ze spontaniczną radością gratulują sobie wzajemnie. To było piękne. Wspaniała trójka, wspaniali bracia.

Tak, to właśnie to był rzeczywisty finał mistrzostw, ten najpiękniejszy, najbardziej ludzki, ukazujący w człowieku wszystko to, co w nim najszlachetniejsze. Sądzę, że o takim właśnie sporcie myślał Pierre de Coubertin, wypowiadając swą sławną maksymę.

JERZY ZARĘBSKI

Mistrzowska trójka po dekoracji medalami i otrzymaniu pucharów: w środku Stanisław Kasperek, z lewej Edmund Mikołajczyk, z prawej Ryszard Kasperek. Zdjęcia autora (7)

30 WRZEŚNIA

Dziś — ostatni akt dramatu, zatytułowany: komplet dowolny. O godzinie 14 wszyscy sędziowie są już na swych stanowiskach. To decydująca konkurencja. Ogólne podniecenie.

Ruszają: pierwszy Staszek Kasperek, drugi jego brat, trzeci Kawala, po nim Mikołajczyk, Maksymowicz, Staś, Kozłowski, Studencki i Ziobro.

Ba, łatwo to pisać: ruszają. Cóż jednak każdy z nich czuje w chwili startu? Nie podejmuję się tego w kilku słowach opisać. Zbyt trudne. To zresztą ich własna, wielka, lotnicza tajemnica. Uszanujmy ją, nie próbujmy wiedzieć za wiele...

STANISŁAW KASPEREK O MISTRZOSTWACH

— Konkurencje na mistrzostwa dobrano z głową, bardzo prawidłowo: w eliminacjach były dość łatwe, w finałach — bardzo trudne. Tak się powinno robić. Przebieg zawodów charakteryzujący się zaciętą walką o punkty, wielkim duchem bojowym wszystkich pilotów — unaocznił zarazem dobrze, iż poziom naszej akrobacji samolotowej podnosi się. Wyraziło się to m. in. w silnym ataku młodszych pilotów na pozycje czołówki. Nikt nie rezygnował, do końca.

Cieszy fakt, że w mistrzostwach wzięła udział stosunkowo duża liczba zawodników. Świadczy to, że ci ludzie wierzą w swoje siły i że popularność tej tak bardzo widowiskowej dziedziny sportu lotniczego, jaką jest akrobacja — wciąż rośnie.

To były trudne mistrzostwa, trudniejsze niż w latach ubiegłych. Gdyby tak jeszcze dało się je przeprowadzić na lepszych samolotach... Myślę w tej chwili o „Beskidzie". Jeszcze trochę poprawek, trochę ulepszeń, a będzie to rzeczywiście dobry samolot akrobacyjny.

WIĄZANKA DOWOLNA MISTRZA

1. Zawrót, wywrót, pół beczki w pionie w dół, przejście na plecy.
2. Pół beczki w pionie z lotu plecowego, wyjście na plecy.
3. Zwitka korkociągu plecowego.
4. Ósemka leżąca z beczkami szybkimi w górnym położeniu.
5. Przewrót plecowy.
6. Wiraż plecowy dwiema beczkami.
7. Beczka szybka odwrócona z pleców na plecy, pół pętli w dół.
8. Beczka szybka odwrócona pod kątem 45 stopni w górę.
9. Pół pętli zewnętrznej w dół.
10. Pół pętli zewnętrznej w górę, pół beczki sterowanej, pół pętli normalnej.
11. Pół beczki w pionie, przewrót, wyjście na plecy.
12. Pół beczki w pionie z pleców, pół pętli zewnętrznej, pół beczki sterowanej w pionie w dół.
13. Beczka szybka odwrócona w pionie w górę, wyjście na plecy.
14. Pół beczki szybkiej w dół, wyjście na plecy.
15. Skobel odwrócony.
16. Pół beczki na plecy, pół beczki w pionie z pleców, przewrót.
17. Przewrót.
18. Ćwierć beczki akcentowanej na dwa tempa, jedna i ćwierć beczki szybkiej odwróconej z położenia „żyletka" na plecy.

Czołowy skoczek naszego kraju, członek Aeroklubu Wrocławskiego, mistrz sportu Edward Ligocki. Do tej pory uczestniczył w 20 mistrzostwach względnie zawodach oraz wykonał 1081 skoków z samolotu, w tym ponad 600 z opóźnieniem ponad 10 sekund (zdjęcie autora).

MISTRZ
W SPORCIE SPADOCHRONOWYM

BYŁEM w Toruniu na Spadochronowych Mistrzostwach Polski 1964. Smukły, dwudziestotrzyletni sportowiec, Edward Ligocki, zapewnił sobie wówczas tytuł najlepszego skoczka spadochronowego spośród 34 zawodników. Tego samego roku obserwowałem także, jak wywalczył on tytuł Spadochronowego Mistrza Wojska Polskiego. Byłem we Wrocławiu na mistrzostwach Polski 1965, gdy walka o zwycięstwo toczyła się w obsadzie 29 uczestników. I wtedy również Edward Ligocki pokazał swoją wysoką klasę, zdobywając ponownie tytuł Spadochronowego Mistrza Polski.

Byłem także w Bielsku-Białej na mistrzostwach rozegranych w 1966 roku, w których brało udział 53 skoczków. Trwała tam zacięta walka sportowa o pierwsze miejsce. I tym razem po raz trzeci z kolei Edward Ligocki wywalczył tytuł Spadochronowego Mistrza Polski.

Wreszcie — pojechałem w ubiegłym miesiącu na mistrzostwa w Katowicach. W imprezie tej startowało 64 sportowców. Widziałem jak w ostatniej kolejce skoków z wysokości 1 000 metrów Edward Ligocki zbliżał się do środka krzyża. Już z góry wyobrażałem sobie jego minę po celnym lądowaniu. Ale co to — zdziwiłem się. Oto lądowanie, o zgrozo, nie nastąpiło w środku koła. Nie pomógł nawet wielki wysiłek fizyczny tego utalentowanego skoczka. Lądował w odległości 1,5 metra od celu.

Pobiegłem z aparatem fotograficznym, aby zrobić mu zdjęcie tuż po skoku. Zastałem bezsilnego sportowca, mówiącego do mnie z żalem: „Półtora metra! To całkiem źle! Gdyby mnie nie zepchnęło tak nisko to pokazałbym, że umiem celnie lądować. A tak jestem dopiero dwunasty".

Rzeczywiście, gdyby lądował w środku koła, miałby większe szanse zostania mistrzem Polski na rok 1967. Aczkolwiek mistrzostwa nie zakończyły się i skoczkowie spotkają się w Katowicach w drugim terminie, to jednak odrobienie utraconych punktów będzie dość trudne.

Dziesięć dni później byłem we Wrocławiu. Spotkałem tam ponownie Edwarda Ligockiego. I znowu okazał się najlepszy, tym razem na VI z kolei Spadochronowych Mistrzostwach Wojska Polskiego. Odniósł piękne zwycięstwo, broniąc barw Śląskiego Okręgu Wojskowego. On został ogłoszony mistrzem spadochronowym Wojska Polskiego, a ja po raz piąty miałem okazję gratulować mu naprawdę pięknego sukcesu sportowego.

Najgroźniejsi przeciwnicy Edwarda Ligockiego na mistrzostwach we Wrocławiu — do których on sam zaliczał dwóch czołowych skoczków wojskowych: Jana Cierniaka i Wacława Gugniewicza — uzyskali tym razem nieco słabsze wyniki sportowe. Edward Ligocki natomiast wykazał silną wolę zwycięstwa.

Tego jeszcze nie było. W ciągu czterech lat zdobyć pięć tytułów mistrzowskich. Czyżby szczęście lub przypadek? Nie. Wysoka klasa zawodnicza!

Jeszcze dziewięć lat temu Edward Ligocki nie myślał o sporcie spadochronowym. Latem 1959 roku w Aeroklubie Wrocławskim zorganizowano kurs spadochronowy dla harcerzy. Koledzy Edka — podobnie jak i on harcerze — zachęcili go do wzięcia udziału w kursie. Tak oto zadzierzgnęła się więź Ligockiego ze sportem spadochronowym. Dokładnie w rocznicę swych urodzin — 10 lipca 1959 roku — dniu w którym ukończył osiemnaście lat, wykonał swój pierwszy skok spadochronowy z samolotu. Tego samego roku skakał jeszcze dwanaście razy.

Jego pierwszy start w mistrzostwach Polski miał miejsce w Rzeszowie w 1961 roku. Mimo że wystartował tam trochę pechowo, ponieważ już w pierwszych skokach nabawił się przykrej kontuzji nogi, to jednak wytrwał do końca, nie rezygnując z udziału w mistrzostwach. Zajął tam siódme miejsce. Następnego roku, uczestnicząc w zawodach przeprowadzonych w Strzebielinie, uplasował się również na siódmym miejscu. Z kolei w Spadochronowych Mistrzostwach Polski 1963 w Zielonej Górze znalazł się ponownie na siódmym miejscu w klasyfikacji końcowej.

W tym miejscu trzeba przypomnieć, iż Edward Ligocki w latach 1962—1964 odbywał służbę w 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej. W tym okresie poza udziałem w Spadochronowych Mistrzostwach Polski startował dwukrotnie w Spadochronowych Mistrzostwach Wojska Polskiego, przy czym raz — jak już wspomniałem — wywalczył tytuł mistrzowski, a raz zdobył tytuł wicemistrzowski.

W roku 1964 brał udział w mistrzostwach świata, ale nie uzyskał na nich dobrych wyników. Startował także na mistrzostwach świata przeprowadzonych w roku ubiegłym na terenie NRD, a ponadto uczestniczył dwukrotnie w Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych o Puchar Adriatyku w Jugosławii. Szczególnie tegoroczny sukces sportowy, odniesiony przez Edwarda Ligockiego w Jugosławii, stawia go wysoko jako skoczka - zawodnika. Uzyskane tam przez niego trzecie miejsce w klasyfikacji końcowej zawodów, na ogólną liczbę 104 zawodników z 19 państw, mówi samo za siebie.

Bądźmy więc dobrej myśli. W przyszłym roku rozegrane zostaną kolejne mistrzostwa świata. Na nich to barw Aeroklubu PRL będzie bronił Edward Ligocki, mistrz sportu i członek Spadochronowej Kadry Narodowej.

Trzeba także przypomnieć, że Edward Ligocki wraz ze swoją sympatyczną żoną Krystyną stanowią jedno z nielicznych małżeństw uprawiających sport spadochronowy w naszym kraju. Oboje mają na swoim koncie wiele rekordów krajowych.

Na co dzień małżonkowie Ligoccy pasjonują się fotografią artystyczną i turystyką. „Równie pewnie — powiadają — czujemy się w powietrzu jak i na ziemi. Ale najlepiej — dodają — w powietrzu".

Cóż, powietrze to ich żywioł, na którego opanowanie poświęcili wiele wysiłku i czasu. Czy warto było? Na pewno!

Wywalczone tytuły mistrzowskie i ustanowione rekordy krajowe przez Edwarda Ligockiego — oto owoce jego systematycznego treningu w sporcie spadochronowym.

TADEUSZ MALINOWSKI

XI SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA · POLSKA 1968 ·

POD tym znaczkiem, który będzie emblematem oficjalnym XI Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie, będziemy publikowali systematycznie informacje o tej imprezie.

Organizator — Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — rozesłał do wszystkich stowarzyszeń afiliowanych do FAI ankietę w sprawie ewentualnego udziału w mistrzostwach. Pozytywne odpowiedzi nadesłało dotychczas 28 krajów. Są to, w kolejności otrzymywanych odpowiedzi: Norwegia, Holandia, Niemiecka Republika Federalna, Nowa Zelandia, Turcja, Austria, Wielka Brytania, Szwajcaria, Niemiecka Republika Demokratyczna, Jugosławia, Finlandia, Dania, Francja, Związek Radziecki, Szwecja, Włochy, Zambia, Australia, Brazylia, Stany Zjednoczone Am. Płn., Czechosłowacja, Węgry, Argentyna, Kanada, Rumunia, Islandia, India i Bułgaria. Prawie wszyscy zgłaszający wyrażali życzenie wystawienia po dwóch reprezentantów w każdej klasie. Orientacyjne dane wskazują, że w klasie otwartej byłoby 48, a w klasie standard 54 uczestników.

Oczywiście przeprowadzona ankieta miała charakter informacyjny i nie jest równoznaczna z oficjalnymi zgłoszeniami połączonymi z wpłatami i innymi formalnościami.

Jedno z pytań ankiety dotyczyło chęci wypożyczenia polskich szybowców. Organizator postawił do dyspozycji gości znany polski szybowiec klasy standard „Foka". Mistrzostwo świata, rekordy i liczne sukcesy na wielu zawodach międzynarodowych, które były udziałem „Fok", okazały się dobrą reklamą. Aż 26 pilotów wyraziło życzenie skorzystania z możliwości wypożyczenia „Foki" i właśnie na tej maszynie walczenia w mistrzostwach.

★

Komisja Szybowcowa Aeroklubu PRL przyjęła już regulamin XI Szybowcowych Mistrzostw Świata — zbliżony do obowiązujących w kilku ostatnich imprezach tego typu. Bliższe omówienie tegoż regulaminu zamieścimy wkrótce.

Komisja zaproponowała również eksmistrza świata Adama Witka na kierownika polskiej ekipy na XI SMŚ.

★

Pełną parą idą przygotowania obiektu leszneńskiego do przyjęcia pilotów z całego świata. Internat i lotnisko jest w stanie daleko zaawansowanych prac wykończeniowych. Pracownicy Centrum Szybowcowego w czynie społecznym wykonali płytę peronową przed hangarami o powierzchni 1 100 m kw., wartości 203,5 tysiąca złotych.

XVIII KONGRES ASTRONAUTYCZNY

MIĘDZYNARODOWA Federacja Astronautyczna (IAF — International Astronautical Federation) skupia narodowe, naukowe stowarzyszenia i organizacje, które zajmują się pokojowymi badaniami naukowo-technicznymi z zakresu kosmonautyki.

Po przygotowawczym kongresie zorganizowanym w Paryżu w roku 1950, IAF powstała formalnie na drugim kongresie astronautycznym odbytym w dniach 3—8 sierpnia 1951 roku w Londynie. Członkami — założycielami federacji były stowarzyszenia astronautyczne i rakietowe z Argentyny, Francji, W. Brytanii, Włoch, Austrii, Szwecji, Szwajcarii, Hiszpanii, USA i NRF. Pierwszym przewodniczącym został Niemiec Eugen Sänger, znany specjalista rakietowy (dziś nieżyjący), a sekretarzem Szwajcar Józef Stemmer. Później do prac federacji przystąpił zespół uczonych z Akademii Nauk ZSRR, z prof. Leonidem Siedowem na czele, który objął kolejną funkcję przewodniczącego IAF.

Począwszy od roku 1950 odbywają się regularne międzynarodowe kongresy astronautyczne. Organizacją kongresów zajmują się każdorazowo towarzystwa astronautyczne tych państw, na których terenie odbywa się spotkanie. W roku 1960 na XI kongresie zorganizowanym w Sztokholmie powołano do życia Międzynarodową Akademię Astronautyczną. Siedzibą sekretariatu akademii jest Paryż. Pierwszym dyrektorem tej placówki został wybrany Theodore v. Karman, światowej sławy aerodynamik (Węgier z pochodzenia, dziś nieżyjący).

Prof. Leonid Siedow (ZSRR)

Prof. Michał Łunc (Polska)

IAF, począwszy od roku 1955, wydaje fachowe czasopismo „Astronautica Acta". Siedzibą redakcji tego międzynarodowego organu naukowego jest stolica Austrii, Wiedeń.

Tegoroczny, osiemnasty już kongres IAF, odbył się w Belgradzie w dniach 25—29 września.

A oto co pisze na temat obrad bezpośredni uczestnik kongresu, redaktor **Ryszard Doński**, przedstawiciel prasy polskiej w Belgradzie.

„Belgradzki Kongres Astronautyczny podsumował dorobek pierwszego dziesięciolecia kosmicznej ery Ziemi. Wytyczył perspektywy dalszego rozwoju astronautyki, oparte na bazie przygotowywanych bądź zrealizowanych już dokonań.

Zaryzykuję twierdzenie, że druga kosmiczna dziesięciolatka, aczkolwiek z pewnością nie zabraknie w niej również wydarzeń o charakterze sensacyjnym (o co już zresztą coraz trudniej), upłynie głównie pod znakiem zagospodarowania przestrzeni okołoziemskiej, rozciągającej się wokół naszej planety w odległości do około 40 000 km, a więc do strefy, w obrębie której przebiegają orbity satelitów stacjonarnych, pozornie zawieszonych nieruchomo nad wybranymi punktami globu.

Na temat satelitów zaliczanych do tej właśnie kategorii utylitarnych, stosowanych w meteorologii i naukach pokrewnych, miałem okazję rozmawiać w Belgradzie z prof. K. Kondratiewem, rektorem Uniwersytetu Leningradzkiego i przewodniczącym sekcji zastosowań satelitów Międzynarodowej Federacji Astronautycznej. Jego referat na Kongresie belgradzkim uznany został powszechnie za jeden z najciekawszych.

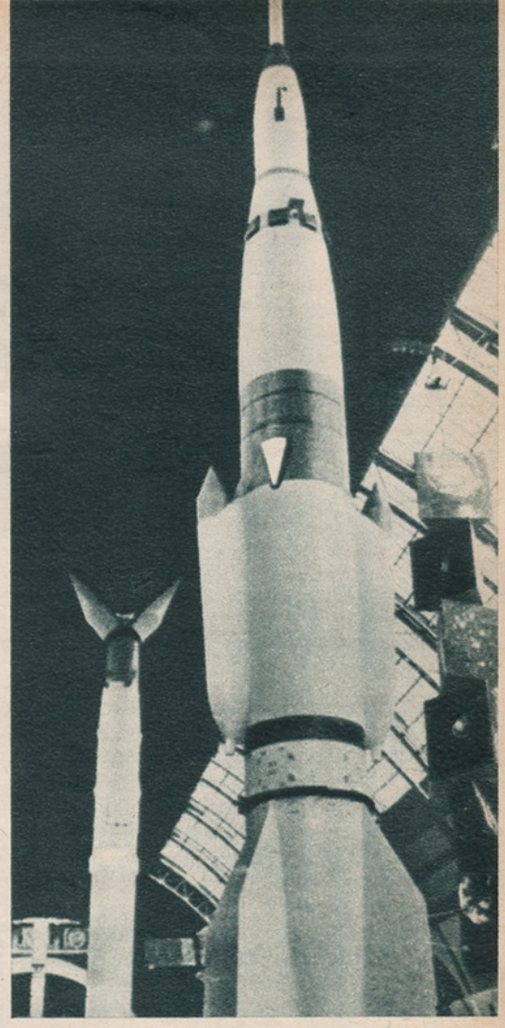
Prof. Kondratiew podkreślił, że satelity meteorologiczne wyszły zdecydowanie z wieku dzieciństwa. Dziś już stanowią bardzo subtelny i precyzyjny instrument badawczy, pozwalający zgłębiać uczonym naturę wielu zjawisk zachodzących w środowisku atmosfery.

Drugi typ sztucznych satelitów Ziemi, które nabierają zasadniczego znaczenia gospodarczego, to satelity telekomunikacyjne. Szczególnie interesujące w tej materii było na Kongresie belgradzkim wystąpienie specjalisty amerykańskiego, dra B. Lusignana z Uniwersytetu Stanfordzkiego.

Dr Lusignan omówił system satelitów stacjonarnych wyposażonych w urządzenia retransmisyjne o dużej mocy (około 1 kilowata). Satelity tego typu mogą zapewnić odbiór programu TV bez pośrednictwa naziemnych stacji retransmisyjnych. Wystarczą niewielkie indywidualne przystawki do odbiorników telewizyjnych, wyposażone w anteny paraboliczne o średnicy około 2 m. Koszt tego rodzaju dodatkowego urządzenia nie jest zbyt wysoki: zamyka się w granicach 200 dolarów.

Nie ulega wątpliwości, że tego rodzaju telekomunikacyjne satelity stacjonarne — skądinąd wiadomo, że bardzo intensywnie interesują się dziś nimi także uczeni radzieccy — zapowiadają radykalny przełom w technice transmisji telewizyjnych".

W kongresie uczestniczyło 1 200 delegatów z całego świata. Referat wprowadzający pod tytułem „10 lat prób kosmicznych w Związku Radzieckim" wygłosił przewodniczący delegacji ZSRR L. Siedow. Drugi referat wprowadzający miał wygłosić znany uczony amerykański, dyrektor laboratorium kalifornijskiego profesor Pickering. Jednak ze względu na „trudności finansowe", jak poinformowała prasa USA, uczony nie przyjechał do Belgradu.

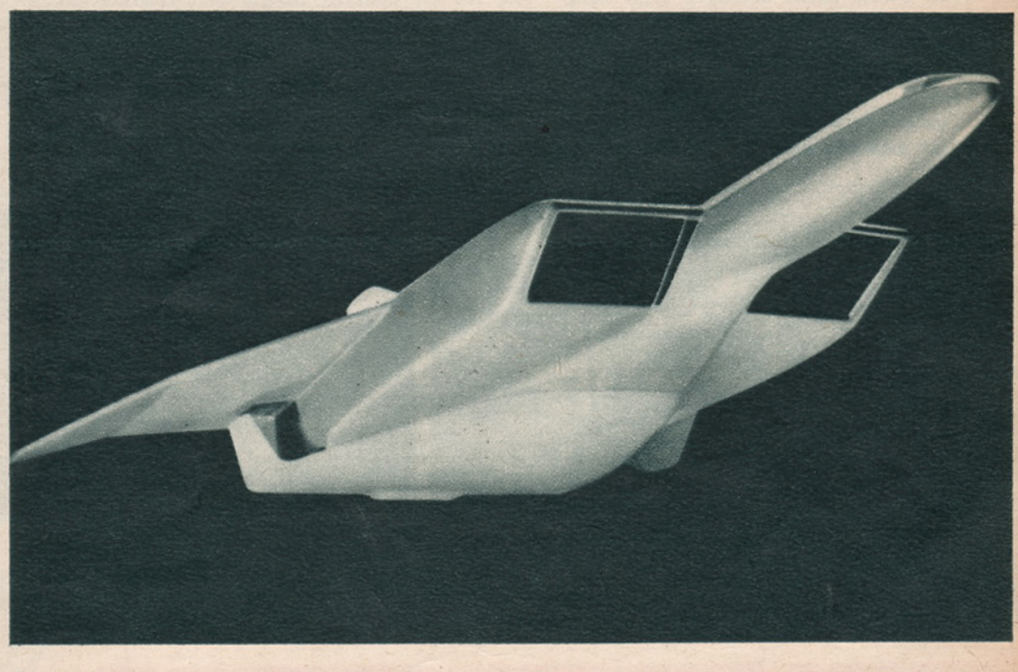


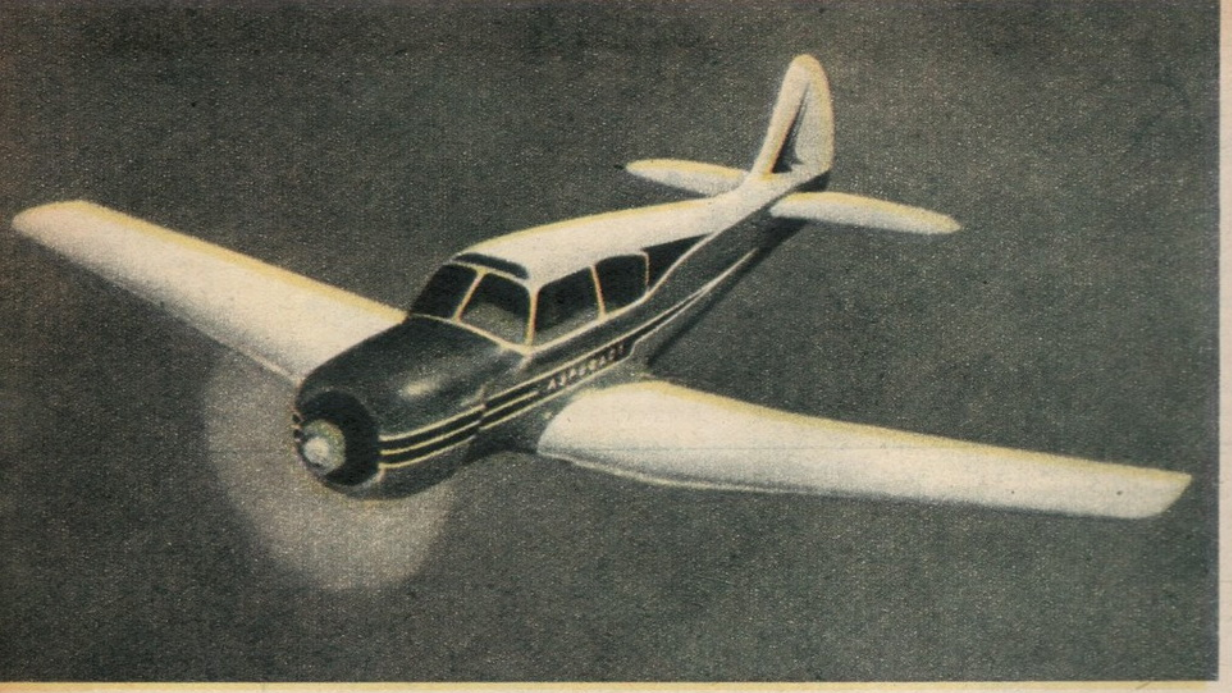
Na moskiewskiej wystawie postępu ekonomicznego wystawiono po raz pierwszy w całości rakietę geofizyczną. Odzyskiwana głowicowa część rakiety znana już była z licznych startów w głąb atmosfery ziemskiej. Niżej: Francuski projekt załogowego statku kosmicznego, który mógłby umieszczać sztuczne satelity na orbicie ziemskiej. Masa statku 120 ton.

Nowym przewodniczącym IAF został wybrany (ponownie) Włoch L. Napolitano. Zastępcami przewodniczącego zostali: prof. L. Siedow — ZSRR, T. Andželić — Jugosławia, O. Carafolija — Rumunia i H. Koelle — NRF.

Wśród uchwał 18 kongresu znajduje się postanowienie utworzenia międzynarodowego instytutu zagadnień kosmicznych.

Warto podać, że prof. Michał Łunc z Polski wybrany został do kilku sekcji IAF, między innymi jest stałym przewodniczącym komitetu do spraw wydawniczych oraz wiceprzewodniczącym komitetu do spraw kształcenia. (l)





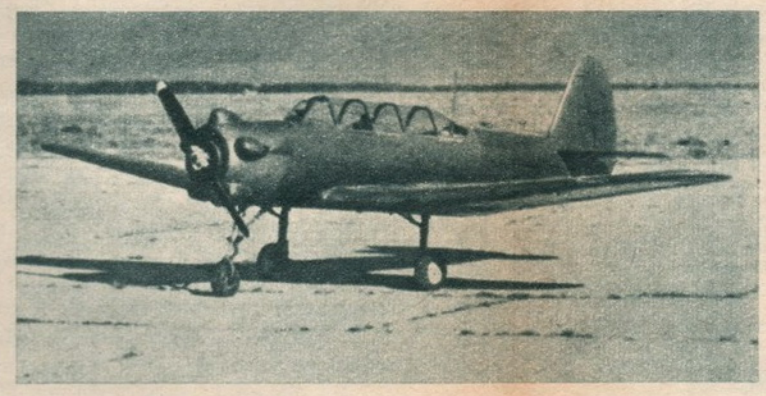
RADZIECKI SAMOLOT UNIWERSALNY

JAK-18T

Wyżej: Samolot 4-miejscowy Jak-18T z 1967 r. w locie.

Z lewej: Konstruktor samolotu inż. Siergiej Jakowlew.

Z prawej: Samolot 2-miejscowy Jak-18 U z 1956 r.



NA tegorocznym Salonie Lotniczym i Astronautycznym w Paryżu został pokazany po raz pierwszy nowy radziecki samolot uniwersalny Jak-18 T. Jest to najnowsza wersja znanego również w naszym kraju samolotu sportowego Jak-18.

Samolot Jak-18 T powstał w 1966 roku, w Doświadczalnym Biurze Konstruktorskim Aleksandra Jakowlewa. Jego konstruktorem jest syn słynnego Aleksandra — inż. Siergiej Jakowlew. Jak-18 T jest od 1967 roku budowany dla potrzeb „Aerofłotu".

A oto wersje samolotu **Jak-18 T.**

Samolot szkolno-treningowy: dla trzech uczniów i instruktora.

Samolot treningowy: dla ucznia i instruktora.

Samolot pasażerski: do przewozu trzech osób z bagażem.

Samolot sanitarny: do przewozu chorego na noszach i lekarza.

Samolot łącznikowy i pocztowy: do przewozu poczty oraz ładunków o ciężarze 250 kG.

Jak-18T wyposażony został w silnik AI-14 RF o mocy 300 KM ze śmigłem W530-D-35. Silnik jest zaopatrzony w gaźnik AK-14RF z automatyczną poprawką wysokościową.

Kadłub metalowy z pokryciem duralowym. Dwoje drzwi bocznych typu samochodowego, z awaryjnym zrzutem w razie potrzeby. Kabina ogrzewana i wentylowana. Fotele przednie regulowane i przesuwane.

Zestaw przyrządów nawigacyjnych zawiera: sztuczny horyzont, radiobusolę, radiowysokościomierz, system nawigacji kursowej GMK-1A, system do lądowania w złych warunkach atmosferycznych, radiostację UKF oraz inne urządzenia.

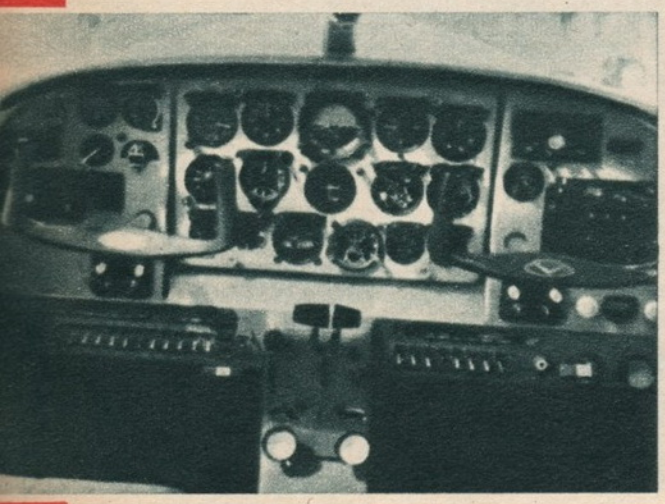
Układ sterownic — typu wolant, zdwojony (dwuster). Prawa sterownica odejmowana.

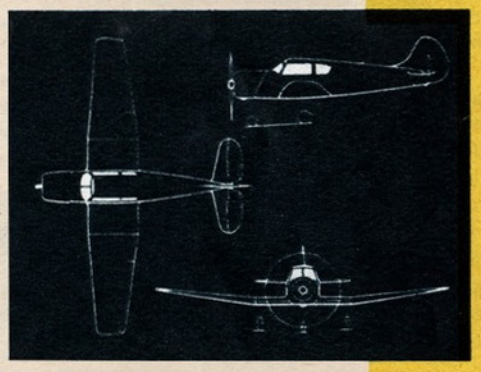
Płat i usterzenie — jak w poprzednich wersjach samolotu Jak-18.

Podwozie 3-kołowe całkowicie wciągane w locie. Rozmiar kół: podwozie przednie— 400x150 mm, podwozie główne — 500x150 mm. Ciśnienie w oponach kół — 2,5 do 3 kG/cm kw. Hamulce podwozia głównego. Wciąganie podwozia — pneumatyczne.

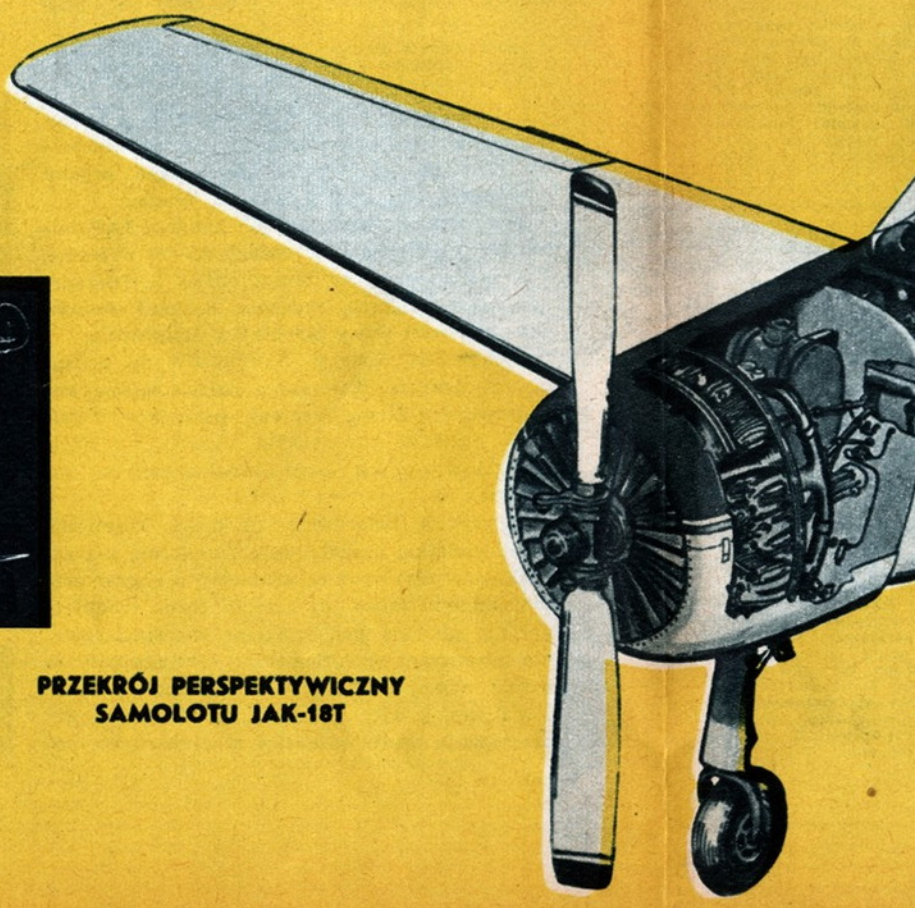
System paliwowy składa się z dwóch zbiorników głównych umieszczonych pomiędzy dźwigarami płata oraz wyposażenia pomocniczego. W zbiornikach mieści się 150 kG benzyny SB-78, co wystarcza na przelot 1 000 km.

Dane techniczne: Rozpiętość — 11,16 m, długość — 8,354 m, pow. płata — 18,5 m kw. Ciężar własny — 1 200 kG, ciężar całkowity — 1 620 kG. Prędkość max. — 300 km/h, pułap — 5 000 m, zasięg — 1 000 km, wznoszenie — 5 m/s, rozbieg i dobieg — 200 m.

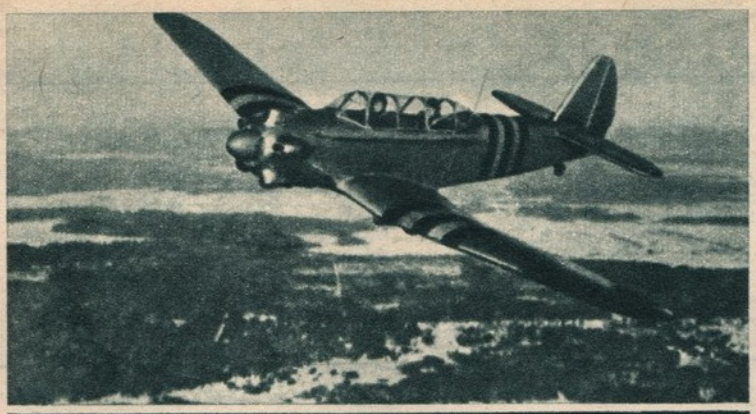




Samolot Jak-18T. Prędkość przelotowa — 250 km/h, średnica śmigła — 2,8 m.
Z lewej: Tablica pokładowa samolotu Jak-18T.



PRZEKRÓJ PERSPEKTYWICZNY SAMOLOTU JAK-18T



Wyżej: Samolot 2-miejscowy Jak-18A z 1958 r. z silnikiem AI-14R o mocy 260 KM. Niżej: 1-miejscowy samolot akrobacyjny Jak-18PM z 1966 r.

Wyżej: Samolot 2-miejscowy Jak-18 z 1946 r. z silnikiem M-11 FR o mocy 160 KM (protoplasta rodziny). Niżej: 1-miejscowy samolot akrobacyjny Jak-18P z 1960 r.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

★ **Czechosłowackie** linie lotnicze CSA uruchomiły w połowie września br. nowy szlak łączący Pragę z Singapurem. W pierwszym swym rejsie samolot Tu-104 obsługujący szlak przywiózł do Pragi dziennikarzy i przedstawicieli organizacji turystycznych Singapuru. W przyszłym roku na szlaku tym zatrudnione zostaną samoloty Il-62.

★

★ **Angielskie** towarzystwo BEA Helicopters Ltd. rozważa obecnie sprawę zakupu partii radzieckich śmigłowców Mi-2.

★

★ **Zakłady** Boelkow (NRF) budują nowy typ samolotu dyspozycyjnego MHK-101. Dwumiejscowy, maksymalny ciężar w locie 710 kG, dolnopłat.

★

★ **Japońskie** linie lotnicze „Japan Air Lines" będą posiadały flotę składającą się co najmniej z ośmiu samolotów naddźwiękowych, 22 Douglas DC-8 i 22 — Boeing-747. Zamierza się również zakupić 8 samolotów Boeing-2707 i trzech „Concorde". Obecnie Japan Air Lines posiadają pięć samolotów DC-8-30, dziesięć DC-8-50 i dwa DC-8F, przeznaczone do lotów dalekodystansowych. W niedługim czasie planowane jest uruchomienie nowych szlaków do Kanady, Australii, Meksyku, Afryki i Azji południowo-wschodniej.

★

★ **W porcie** lotniczym Los Angeles w niedługiej przyszłości pobierana będzie opłata 1 dolara od każdego pasażera i każdej tony towaru, w celu pokrycia szkód, jakie ponoszą domy mieszkalne, szkoły i kościoły położone w rejonie lotniska od działania fali uderzeniowej.

LOTNICTWO WOJSKOWE

◆ **Angielski** pilot, B. Atkinson, tworzy obecnie południowo-arabską siłę lotniczą złożoną z najemników, a finansowaną przez W. Brytanię. Ta najemna siła posiadać będzie — wg relacji agencji AFP — co najmniej 24 samoloty, których dostarczyć ma W. Brytania. Utrzymanie jej pochłonie lwią część sum przyrzeczonych przez W. Brytanię Południowej Arabii w czerwcu br. na cele wzmocnienia i modernizacji sił lotniczych. Siła ta przeznaczona była dla rządu Południowej Arabii, który niedawno się rozpadł. Mimo to rząd brytyjski nie rezygnuje z jej utworzenia i major Atkinson udał się obecnie z Adenu do Londynu, w celu rekrutowania nowych pilotów.

★

◆ **W katastrofie** samolotu szkolno-treningowego marynarki zachodnioniemieckiej typu „Fouga Magister" dwie osoby poniosły śmierć. Federalne Ministerstwo Obrony zakomunikowało w Bonn, że samolot runął na ziemię koło Stenderup Gelting w rejonie Flensburga. Przyczyny katastrofy nie są znane.

★

◆ **Pierwszy** brytyjski okręt podwodny, wyposażony w wyrzutnie z 16 rakietami „Polaris", wchodzi obecnie do służby w marynarce wojennej. Okręt nosi nazwę „Resolution" i jest pierwszą jednostką floty czterech okrętów podwodnych tej klasy. Budowa „Resolution" kosztowała 52 miliony funtów.

★

◆ **W NRF** z triumfem donosi prasa, że najnowszym samolotem wyprodukowanym w zakładach Dorniera (wojskowy transportowiec pionowego startu) zainteresowali się już Amerykanie, podejmując rozmowy ze stroną zachodnioniemiecką na temat dopuszczenia USA do spółki w dalszych pracach konstrukcyjnych, jak również przy późniejszej seryjnej produkcji tej maszyny. Fakt ten gazety interpretują jako najlepsze potwierdzenie, że przemysł lotniczy NRF „ponownie osiąga" poziom światowy. Zdaniem znawców przedmiotu zresztą — przemysł ten jest najbardziej dynamiczną i najszybciej rozwijającą się dziedziną gospodarki tego kraju.

POLONICA

● **W ósmym** numerze miesięcznika „Aero-Sport" (NRD) z br. ukazał się obszerny artykuł pt. „XIII Szybowcowe Mistrzostwa Polski — z niespodziankami". Autor artykułu relacjonuje szczegółowo przebieg mistrzostw podkreślając udział w nich pilotów NRD, którzy wykazali dobrą formę i wolę sportowej walki z największymi asami światowego szybownictwa, jakimi są w oczach sportowców NRD polscy piloci. „Gdy dzisiaj w międzynarodowych spotkaniach możemy być uważani przez polskich mistrzów za niebezpiecznych — pisze autor artykułu — to fakt ten możemy zawdzięczać właśnie im. Polscy piloci pokazali się w ciągu wszystkich minionych lat wobec nas z NRD jako dobrzy przyjaciele, nigdy nie odmawiający podzielenia się swymi doświadczeniami."

RÓŻNE

● **Radiostacja** w Algierze potwierdziła, że zostaną uwolnieni dwaj piloci brytyjscy, D. Taylor i T. Coppleston, którzy stanowili załogę samolotu, wiozącego byłego premiera Konga, Czombego, kiedy jeden z pasażerów spowodował zmianę kursu na Algier. Obydwaj piloci pozostawali w Algierii w areszcie od 30 czerwca br. Od tego czasu rząd brytyjski, za pośrednictwem ambasady szwajcarskiej (Algieria zerwała stosunki z W. Brytanią podczas kryzysu bliskowschodniego), wielokrotnie interweniował w sprawie pilotów. Niedawno wystąpili oni po raz pierwszy w telewizji algierskiej. Oświadczyli, że byli w Algierii „bardzo dobrze traktowni", że nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za porwanie Czombego i że pragną jak najszybciej powrócić do kraju. Kapitan Taylor stwierdził, że Francuz, F. Bodenam, wynajął samolot i on też, grożąc otwarciem ognia z karabinu, zmusił pilotów do zmiany kursu.

DZIEŁO SZTUKI CZY KICZ?

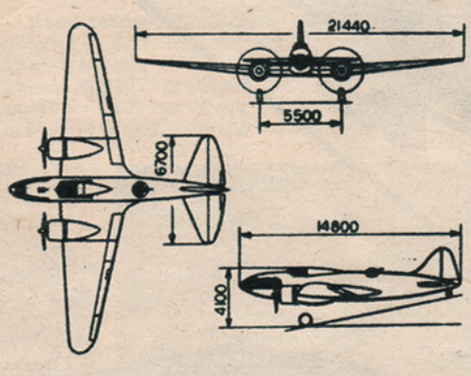
Przed zabudowaniami portu lotniczego w Gander na Nowej Funlandii (Kanada) ustawiono dla dekoracji kilka figur z kamieni, mających — — zgodnie z intencjami ich twórcy — przedstawiać: „Lot i jego alegorie", „Witając ptaki" itp. Obecnie Kanadyjczycy zastanawiają się, czy należy tymi dziełami zachwycać się, czy też krytykować je. (W pierwszym porywie chciałem i ja krzyknąć: Kicz- ale wycofałem się bo... w tym jest jednak coś oryginalnego, a chyba nawet i pięknego). (x)

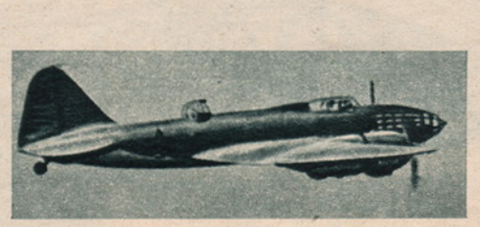
50 SAMOLOTY KRAJU RAD

Il-4 (CKB-30, DB-3)

W r. 1934 brygada pod kierunkiem S. Iliuszyna ukończyła projektowanie nowego bombowca dalekodystansowego. Jego pierwszy wariant pod oznaczeniem CKB-26 przeszedł próby w r. 1935, wkrótce potem oblatano drugą wersję — CKB-30, która otrzymała oznaczenie wojskowe DB-3, zaś w 1940 roku — Il-4

Samolot DB-3, dwusilnikowy całkowicie metalowy dolnopłat z owalnym kadłubem o wąskim przekroju, przechodził liczne modyfikacje w trakcie seryjnej budowy. Na CKB-26 W. Kokkinaki ustanowił cztery rekordy międzynarodowe. W czerwcu 1938 roku Kokkinaki i Briandyński dokonali na DB-3 „Moskwa" przelotu z Moskwy na Daleki Wschód (7 580 km w ciągu 24 godzin 36 minut), zaś w kwietniu 1939 r. Kokkinaki i Gordijenko — z Moskwy do USA przez Atlantyk (około 8 000 km w ciągu 22 godzin 56 minut). W czasie wojny DB-3F pod oznaczeniem Il-4 był zasadniczym typem bombowca dalekiego zasięgu w radzieckim lotnictwie. W dniu 7 sierpnia 1941 r. samoloty Il-4 dokonały pierwszego nalotu bombowego na Berlin.





Na rysunku i zdjęciu: Samolot Il-4 (DB-3 F).

SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

● *Lista posiadaczy srebrnych odznak w Czechosłowacji stale rośnie i osiągnęła ostatnio liczbę 4 480. Zdobył odznakę z tym numerem Ivan Krejci z Choteboru, który ostatni warunek wykonał 18.VI 1967 r.*

● *Napór zachodnioniemieckich producentów na amerykański rynek szybowcowy trwa bez przerwy. Według ostatnich informacji do USA przybył pierwszy zakupiony przez Rudolpha Mozera z Bloomfield Hills szybowiec ASW-12 (wytwórca Schleicher) — superwyczynowy z tworzyw sztucznych.*

● *19 memoriał braci Wright, rozegrany w tym roku w USA, wygrał pilot Smith na szybowcu „Sisu". Na memoriał składała się jedna konkurencja — prędkościowy przelot po trójkącie 150 km.*

● *Na czele pucharu Bregueta — o który walczą szybownicy francuscy — znajdują się Labar (Boulogne-Bill) — 31 879 pkt, Cartry (Boulogne) — 30 723 pkt i Mercier (Ouest) — 23 651 pkt. Aktualny mistrz kraju Penaud zajmuje dziewiątą pozycję z 18 146 pkt. Ogółem jest sklasyfikowanych 408 pilotów. W klasyfikacji klubowej w konkurencji bierze udział 37 aeroklubów. Prowadzi aeroklub z Boulogne-Billancourt, którego reprezentanci zdobyli dotychczas 128 591 pkt.*

● *18 lipca br. dwaj szybownicy aeroklubu Sumperk (Czechosłowacja) wykonali przeloty po trójkącie 503 km Sumperk — Liberec — Tabor — Sumperk. Pilot Piskovsky na szybowcu VT-16 „Orlik" pokonał trasę w czasie 8 godzin 26 min., a mistrz sportu Bohumil Lanta na VT-100 „Demant" był o sześć minut szybszy. W rezultacie do tego ostatniego należy nowy rekord Czechosłowacji w tej konkurencji — prędkość 60,4 km/h. Prócz rekordu Lanta zdobył także w tym locie drugi diament.*

● *Tegoroczne mistrzostwa szybowcowe Francji odbyły się w Bourges w dniach 27 lipca — 6 września. Zawody rozgrywano w dwóch kategoriach. W pierwszej rozegrano cztery trójkąty ponad 200 km i dwa ponad 300 km, w drugiej czterokrotnie długość konkurencji przekraczała 160 km, a dwukrotnie 300 km. Większość, bo ponad 70% zawodników, każdego dnia osiągało metę. A oto czołówka szybowników francuskich: 1. Penaud (Angers) na „Edelweiss" — 5 704 pkt, 2. Girard (Aire-sur-Adour) na „Edelweiss" — 5 581 pkt, 3. Mercier (Angers) na „Edelweiss" — 5 300 pkt, poza konkursem Stoufs (Belgia) na K6 E — 5 231 pkt, 4. Gombert (Nancy) na „Edelweiss" — 5 119 pkt i 5. Labar (Beynes) na „Edelweiss" — 4 887 pkt. Większość pilotów startowała na „Edelweiss", ale dopuszczone były również inne typy maszyn. W drugiej kategorii rewelacją był 24-letni mechanik Tavernier. Latał on na „Mesange" i zdobył 5 374 punkty, zwyciężając zdecydowanie. W drugiej kategorii szybownicy latali na „Mesange", „Fauconnet" i „Fauvette".*

● *Liczba srebrnych odznak szybowcowych w Kanadzie osiągnęła wielkość 197.*

● *Sierpniowy numer amerykańskiego miesięcznika szybowcowego „Soaring" zawiera wiele akcentów polskich. Już cała druga strona, to reklama firmy Rainco polskich przyrządów pokładowych PZL. Dalej znajdujemy obszerną informację o amatorskim motoszybowcu „Stratus". Z kolei przetłumaczony został (dobry przekład Gregory Banaka) artykuł Jana Wróblewskiego o jego rekordowym przelocie docelowo-powrotnym. Trzeba również dodać, że w ogłoszeniach o sprzedawanych szybowcach, jako jeden z walorów, podkreśla się wyposażenie w przyrządy PZL. W korespondencji wreszcie Petera Riedela z Pakistanu podkreśla autor (jeden z pionierów szybownictwa, odznaka srebrna nr 7 na liście światowej), że początki szybownictwa w tym kraju miały miejsce dzięki przybyłym z Polski pp. Mikulskim.*

NRF—IZRAEL ATOMOWI PARTNERZY

MOŻLIWOŚCI techniczne Izraela pozwalają na produkcję bomby atomowej. Tej treści oświadczenie, które, rzecz jasna, musi wzbudzać czujność, złożył generalny dyrektor izraelskiego Instytutu Naukowo-Badawczego im. Weizmanna.

Nawet sam „ojciec bomby wodorowej", amerykański fizyk Edward Teller, nie ma wątpliwości co do złowieszczych planów Tel Awiwu. Przemawiając niedawno w San Francisco, podkreślił, że według jego głębokiego przekonania, Izrael pracuje nad wytwarzaniem broni jądrowej. O „planach atomowych" ekstremistów izraelskich pisał również tygodnik amerykański: „News Week". W finansowaniu tych planów, wskazywał on, uczestniczy rząd Niemieckiej Republiki Federalnej.

„Współpraca atomowa" Bonn i Tel Awiwu rozpoczęła się kilka lat temu. Zapoczątkowało ją spotkanie Adenauera z Ben Gurionem 14 marca 1960 r. w Nowym Jorku. Już wówczas boński kanclerz zapewnił izraelskiego premiera, że NRF udzieli Izraelowi znacznej pożyczki długoterminowej. Od tego czasu, według danych ministerstwa badań naukowych NRF, różne wpływy finansowe ze skarbu państwa bońskiego, jak również z jednej z największych firm Volkswagen Werke, przeznaczone na prowadzenie badań jądrowych w Izraelu, stanowiły pokaźną sumę.

Jakież to cele przyświecają bońskim kołom rządzącym, pomagającym ze wszystkich sił izraelskim ekstremistom w wyprodukowaniu śmiercionośnej broni? Bonn gorączkowo poszukuje partnerów, ażeby pod pretekstem „pomocy" na rozwój ich energetyki atomowej stać się współwłaścicielem bomby jądrowej. Jednym z takich partnerów NRF stał się właśnie Izrael.

Maskując swą odwetową politykę rozprawianiem na temat „planów pokojowych", rząd „wielkiej koalicji" jawnie i potajemnie umacnia „oś jądrową" Bonn — Tel-Awiw. Szczególnie haniebną rolę w tej nikczemnej sprawie odgrywa były minister wojny, a obecnie minister finansów Strauss. O nim to właśnie pisała gazeta izraelska „Haarec", że nikt tak często nie przyjeżdżał do Izraela jak Strauss. On to, jak podaje gazeta „odwiedził bazy lotnicze i jednostki pancerne, obserwował próby z przeciwpancernymi pociskami rakietowymi oraz był gościem załogi budującej reaktor atomowy".

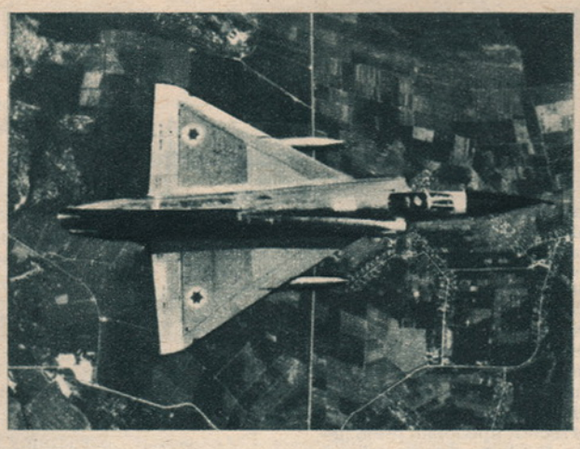
O tym, do jakich celów Izraelowi potrzebne są budowane przy pomocy NRF reaktory atomowe, pisała amerykańska gazeta „New York Times". Jeden z nich, znajdujący się na pustyni Negew, informował dziennik, „wykorzystywany jest do wytwarzania plutonu przeznaczonego do produkcji broni atomowej". A zachodnioniemiecka „Handelsblatt" z kolei podkreślała: „Izraelski reaktor jądrowy, który w 1963 r. osiągnął stadium krytyczne, dostarcza od tego czasu 8 kG paliwa jądrowego rocznie". Oznacza to, kontynuuje gazeta, że Izrael od 1963 r. co każde pół roku może produkować jedną bombę atomową".

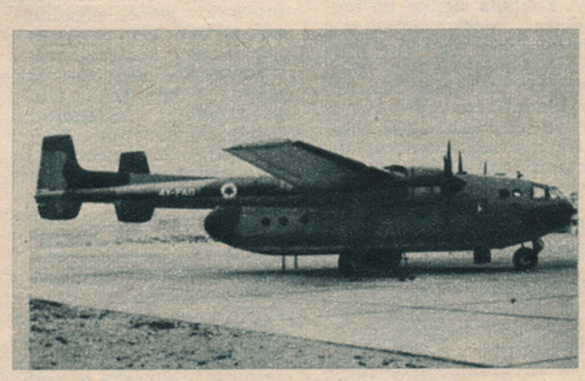
Rezultatem licznych wyjazdów Straussa do Tel-Awiwu jest również fakt, że NRF skierowała do izraelskich instytutów naukowo-doświadczalnych uczonych-atomistów celem przekazywania tam swych „doświadczeń". W chwili obecnej 50 uczonych razem z 400 ekspertami wojskowymi NRF nadają ton izraelsko-zachodnioniemieckim badaniom.

Jednym z kulminacyjnych punktów izraelsko-zachodnioniemieckiego porozumienia atomowego jest powzięta w maju 1966 r. przez Bonn decyzja w sprawie przyznania Izraelowi dorocznych długoterminowych kredytów i pożyczek w wysokości 160—180 mln marek.

Nie przypadkiem widocznie, reakcyjna prasa zachodnioniemiecka podczas agresji Izraela przeciwko narodom arabskim, jak gdyby na komendę, zaczęła nawoływać ekstremistów z Tel-Awiwu do forsowania produkcji broni jądrowej. Nawoływania te nie pozostały bez echa. „Frankfurter Allgemeine" podkreślała niedawno, że ambasador Izraela Ben Natan prowadzi w Bonn rozmowy w sprawie uzyskania dalszych 160 milionów marek kredytu na prowadzenie badań jądrowych na pustyni Negew. Nad Renem ze zrozumieniem odnoszą się do „atomowych apetytów" izraelskich ekstremistów zwłaszcza że Bonn liczy na to, iż jemu również dostanie się kęs „atomowego pieroga"

(Wg artykułu I. Iwanowa i W. Popowa w „Krasnoj Zwieździe")





Samoloty izraelskiego agresora. Od góry: „Mirage III.J", uzbrojony w bomby lub rakiety; samolot transportowy Nord 2501 „Noratlas"; Śmigłowiec nad pozycjami piechoty.

SŁAWNI LOTNICY

JEDEN z pionierów francuskiego lotnictwa Paul Tissandier urodził się w Paryżu w 1881 roku. Już od najmłodszych lat interesował się zagadnieniami technicznymi. Pasjonował się automobilizmem i balonierstwem. Był wielkim rzecznikiem idei żeglugi powietrznej, czyli przekładając na nasz język współczesny — komunikacji lotniczej.

W styczniu 1909 roku Paul Tissandier otrzymał dyplom pilota samolotowego (numer 10 bis) wydany przez Aeroklub Francuski, który pokrywał się z kolejnością uzyskanych dyplomów pilotów na świecie. Przy tej okazji trzeba pamiętać, że pierwsze siedemnaście dyplomów wystawionych zostało z tą samą datą, a o kolejności pilotów zadecydowała litera alfabetu ich nazwiska.

Rok 1909 przyniósł Paulowi Tissandierowi piękny wyczyn. Uzyskał on mianowicie dnia 20 maja 1909 roku międzynarodowy rekord prędkości wynoszący 75 km/h. Ponadto w 1909 roku Paul Tissandier wykonał ponad trzydzieści przelotów, począwszy od 25 km. Z każdym miesiącem ambitny pilot francuski przeprowadzał dalsze przeloty, tak samotne jak i z pasażerem. Najczęściej latał z nim w charakterze pasażera Rene Gasnier.

Nieco wcześniej Paul Tissandier wykonał wiele interesujących przelotów balonem na odległość od 500 do 800 km. Swoje loty opisywał na łamach prasy lotniczej, przy czym, opowiadając o swych wrażeniach, umiejętnie łączył je z opisami techniki lądowania i warunkami atmosferycznymi.

Paul Tissandier dużo podróżował: odwiedził Belgię, Włochy, Hiszpanię i Niemcy, oczywiście nie licząc podróży po terenie całej Francji.

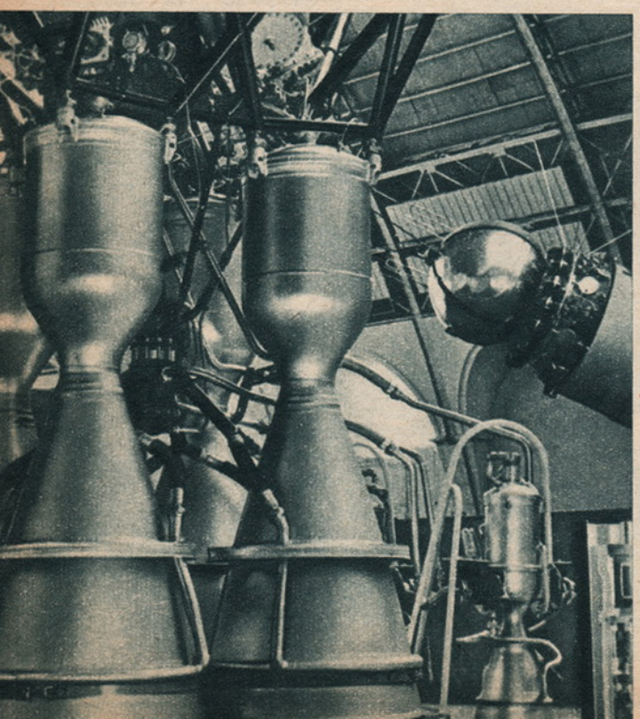
W następnych latach Paul Tissandier był nadal związany z lotnictwem, pracując dla niego w różnych instytucjach i zajmując we władzach lotniczych odpowiedzialne stanowiska: między innymi sekretarza generalnego FAI w latach 1919—1945.

Paul Tissandier

Posiadając ogromny zasób wiedzy teoretycznej i praktycznej, pozostał do końca życia wierny idei lotnictwa dla wszystkich. Umarł w 1945 roku.

Dla upamiętnienia i podkreślenia jego pionierskich zasług dla lotnictwa, FAI wprowadziła zasadę przyznawania dyplomów Paula Tissandier'a dla zasłużonych ludzi lotnictwa na całym świecie. Dyplomy takie otrzymało wielu polskich działaczy lotnictwa. (m)

Radzieckie silniki rakietowe na stałej moskiewskiej wystawie osiągnięć kosmicznych.



ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

3 października br. wprowadzony został na orbitę kolejny radziecki sztuczny satelita Ziemi typu „Mołnia-1". Będzie on służył do przekazywania radiowych rozmów telefonicznych i depesz oraz programów telewizji centralnej — do poszczególnych punktów sieci transmisyjnej „Orbita".

*

4 października w Moskwie odbyła się akademia z okazji 10 rocznicy wyrzucenia pierwszego sputnika. W kremlowskim Pałacu Zjazdów zgromadzili się działacze państwowi, uczeni, kosmonauci i robotnicy. Referat wygłosił przewodniczący Akademii Nauk M. Kiełdysz, stwierdzając m.in.: „... W ciągu 10 lat wprowadzono na orbity ziemskie setki aparatów kosmicznych. W ślad za Związkiem Radzieckim badania kosmiczne rozwinęły się szeroko w Stanach Zjednoczonych. Sztuczne satelity wyrzuciła również Francja. Państwa socjalistyczne brały od samego początku aktywny udział w obserwowaniu sputników radzieckich i w mierzeniu ich orbit, a obecnie współpracują ze Związkiem Radzieckim w badaniach Kosmosu..."

*

W tymże dniu otwarto w Moskwie Aleję Kosmonautów. Na placu obok pomnika, wzniesionego dla uczczenia osiągnięć narodu radzieckiego w podboju Kosmosu, ustawiono popiersia radzieckich bohaterów Kosmosu, konstruktora rakiet kosmicznych — Korolewa oraz kosmonautów Gagarina, Nikołajewej-Tierieszkowej, Bielajewa, Leonowa i Komarowa.

*

W końcu września wyrzucono z terenu USA nowego satelitę Ziemi z serii „Lani Bird". Jest to trzeci satelita tego typu. Zadaniem satelity będzie pośredniczenie w łączności radiowej i telewizyjnej na Dalekim Wschodzie i w strefie Pacyfiku.

MODELARSTWO W LIDZE OBRONY KRAJU

Rozmawiamy z JANEM MARCZAKIEM kierownikiem samodzielnego Wydziału Modelarstwa ZG LOK

Jana Marczaka z Zarządu Głównego Ligi Obrony Kraju znają doskonale modelarze całej Polski. Niestrudzony działacz społeczny i organizator politechnizacji kieruje wydziałem modelarstwa LOK, który skupia wszystkie właściwie dziedziny zainteresowań najmłodszych techników. I bez przesady można stwierdzić, że nie ma w Polsce imprez modelarskich: od skromnego powiatu począwszy, a na zawodach międzynarodowych skończywszy — którymi nie kierowałby Jan Marczak.

Z okazji przypadającego w październiku tradycyjnego Tygodnia LOK zwróciliśmy się do kierownika Marczaka z prośbą o kilka informacji, charakteryzujących w jakiś sposób pracę LOK-u w gronie dzieci i młodzieży.

Zacznijmy może od spraw najważniejszych — od szkoły. Jak zatem wygląda współpraca LOK ze szkolnictwem w dziedzinie modelarstwa.

Do chwili obecnej zaopatrzyliśmy szkoły w 1 592 zestawy sprzętowo-narzędziowe. Stanowi to realny wkład w dzieło politechnicznego wychowania młodzieży, gdyż dzięki naszym zestawom (stanowiącym dar SFOS dla modelarni LOK) szkoli się około 400 tysięcy miłośników techniki. Nie jest to liczba imponująca, ale już zauważalna i odczuwalna w każdym powiecie. Dostawy wzorcowego wyposażenia modelarni szkolnych LOK trwać będą nadal, ale już nie z budżetu centralnego, tylko przy wysiłku poszczególnych zarządów wojewódzkich. Już wkrótce w zakresie różnych specjalności modelarskich objętych zostanie około 50 000 młodzieży. Jeśli obecne tempo wzrostu zostanie utrzymane, to w ciągu najbliższych 5 lat 100 000 uczniów będzie rozwijało swoje zainteresowania techniczne.

Kto czuwa nad prawidłowością realizowanych programów szkolenia?

Już przy obecnym zakresie szkolenia szczególnej ostrości nabiera problem właściwych form organizacyjnych i właściwego programu zajęć tych placówek. Czuwa nad tym Centralna Komisja Modelarstwa LOK, która nowelizuje wytyczne i programy co dwa lata, starając się dostosować je do aktualnych, zmieniających się przecież, upodobań młodzieży. Zakłada się, że do modelarni mogą uczęszczać dzieci z klas IV—V, a więc w wieku 11—12 lat. Wiek nie jest tu jednak żadnym wykładnikiem, gdyż często bywa tak, że 12-letni chłopiec z wrodzonymi zdolnościami technicznymi lepiej sobie radzi z narzędziami i obróbką materiałów od 16-letniego ucznia szkoły średniej.

Wytyczne przewidują, że do modelarni może uczęszczać tylko ten uczeń, który nie posiada ocen niedostatecznych.

W programie przewiduje się zajęcia dwa razy w tygodniu po dwie godziny.

A czy dziewczęta mają w LOK-u jakieś szanse?

Pomimo różnych form zachęty procent dziewcząt uczęszczających do modelarni jest znikomy. Tylko nieliczne kończą rozpoczęte prace i wykonują normę swoim modelem oraz kwalifikują się do zawodów wojewódzkich. Jeszcze nie wiemy jakie środki zastosować, aby zmienić ten stosunek dziewcząt do zajęć politechnicznych. Przecież z każdym rokiem przybywa w przemyśle elektrotechnicznym, maszynowym i elektronicznym itp. stanowisk pracy przeznaczonych głównie dla kobiet. Ta właśnie forma zajęć w wieku szkolnym ma je przybliżyć i roztoczyć szerokie perspektywy zawodowe.

A jakie konkretnie prace wykonują modelarze?

Dobór prac, jakie modelarze mają wykonywać w czasie zajęć praktycznych, pozostawia się do uznania wykonawcom. W praktyce decyduje o tym instruktor, kierując się możliwościami materiałowymi, a także — co niestety często ma miejsce — własnymi upodobaniami.

Przy okazji poruszamy niezwykle ważne zagadnienie, mianowicie sprawę zaopatrzenia materiałowego modelarni, które — jak wiemy — pozostawia wiele do życzenia. Instruktorzy dzielą się na dwie grupy, na tych, którzy uważają, że najwartościowszą pracą jest ta, która została wykonana całkowicie przez modelarza, choćby ona była najprostsza i nieefektowna i tych, którzy pierwszeństwo dają wszelkiego rodzaju zestawom modelarskim. Ta grupa jest z każdym rokiem liczniejsza, a zainteresowani tłumaczą to szybszym i większym efektem wykonanej pracy, co pozwala zatrzymać szkolonych w modelarni.

Może poprosimy teraz o kilka informacji na temat programów?

W chwili obecnej obowiązuje trzystopniowy program szkolenia w każdej specjalności, tj. na stopień modelarza (kołowego, lotniczego, okrętowego, rakietowego i młodego technika LOK) klasy III, II i I.

Podstawowe szkolenie oparte jest na 70-godzinnym programie zajęć, natomiast klasy II i I na 140-godzinnym. W tym, oczywiście, około 90 proc. każdego programu przewidziane jest na zajęcia praktyczne, które są ulubioną formą spędzenia wolnego czasu w modelarni.

W każdym z tych programów pewne tematy są wspólne. Poziom ich jest dostosowany do specyfiki danego szkolenia, wieku i chłonności umysłowej uczestników zajęć. I tak w każdym programie powtarza się temat: 1. Liga Obrony Kraju, jej struktura, działalność itp., 2. Narzędzia i materiały modelarskie, 3. Rysunek techniczny, 4. Organizacja zawodów (wystaw) modelarskich.

Pozostałe tematy zawierają elementarne wiadomości z zakresu danej specjalności modelarstwa. A więc trochę na temat historii samochodu, samolotu, okrętu, znaczenia jakiejś gałęzi przemysłu dla gospodarki narodowej, zapoznanie z rodzajami, typami, klasami środków transportu będących tematem szkolenia i ich wyposażeniem, trochę teorii ruchu, omówienia napędów modelu, no i oczywiście wskazówki, co należy wykonać w czasie zajęć praktycznych.

Poza tym każdy program zawiera tzw. normę ruchową, tzn. odbycie z wykonanym własnoręcznie modelem określonej ilości lotów, pływań lub jazdy. Jeśli modelarz buduje tylko modele statyczne, powinien zaprezentować swoje prace na okolicznościowej wystawie organizowanej na zakończeniu cyklu szkoleniowego.

To są metody tradycyjne, wypróbowane i stosowane od wielu lat. W wytycznych zachęca się do stosowania przez instruktorów maksymalnego wykorzystywania pomocy naukowych w postaci plansz, przekrojów, modeli, silniczków itp., zaleca się również inne formy uzupełniające programowe szkolenie.

A jak wyglądają zamierzenia na najbliższe lata?

Podstawowym kierunkiem działania jest dalsze umasowienie zajęć modelarskich, politechnicznego wychowania do około 50 000 osób rocznie.

W tym rozwoju szczególną uwagę zwraca się na tworzenie nowych modelarni w szkołach wiejskich, osiedlach i małych miasteczkach. Czynione to jest w ramach popularyzowania wiedzy technicznej na wsi.

W większym niż dotychczas stopniu będzie się zwracać uwagę na umasowienie imprez podstawowego szczebla modelarskiego, a więc w ramach szkoły, modelarni międzyszkolnej, powiatu. Celem tego jest wyciągnięcie młodzieży z murów szkolnych na boisko, łąkę, staw — ze swym modelem szybowca, latawca, pojazdu, żaglówki lub innego dzieła, które sam zbudował.

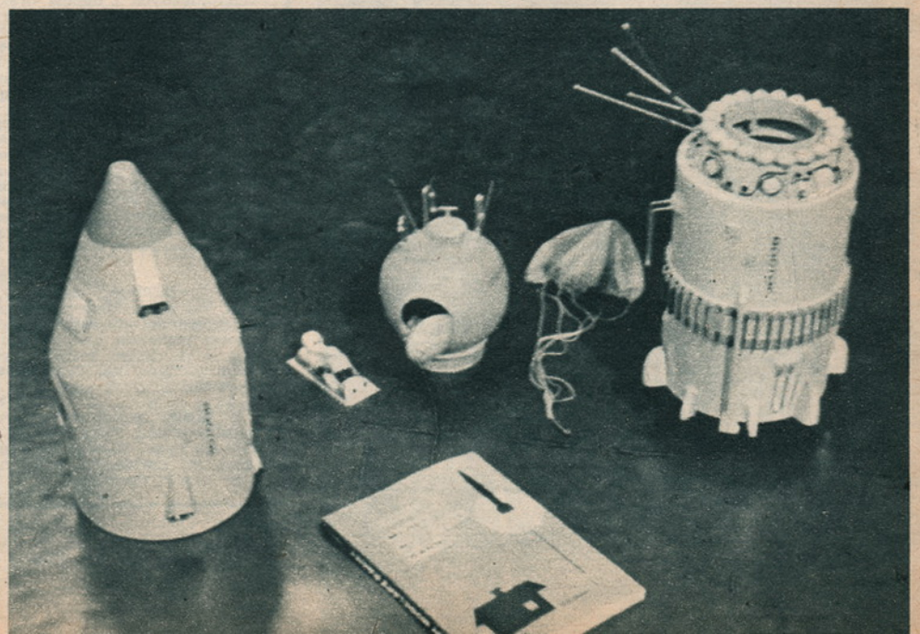
Czy popieracie tak zwany sport modelarski?

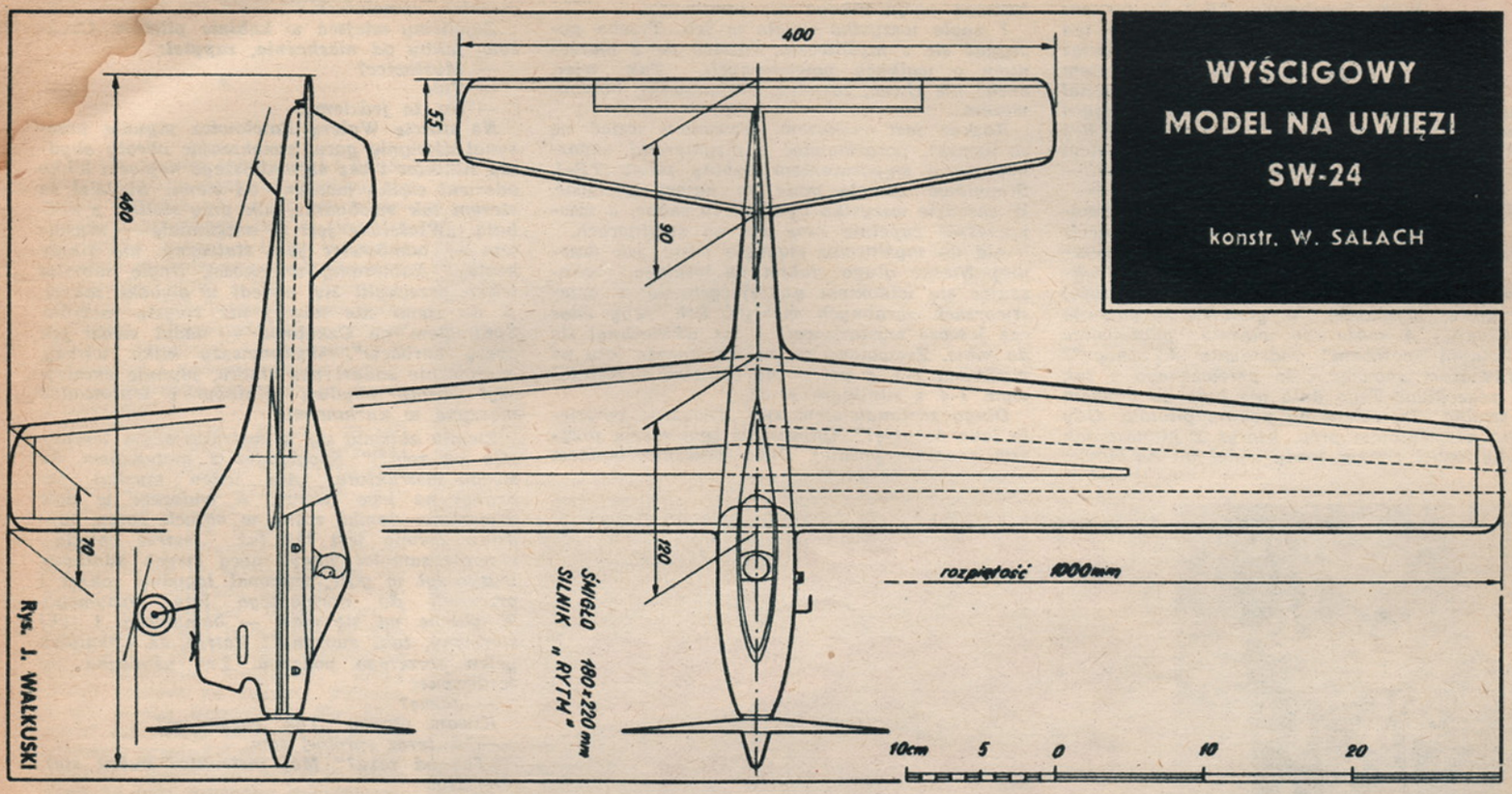
W miarę dostępnych środków popierany będzie także sport modelarski. Na razie jeszcze nie w takiej skali, jakby to chcieli widzieć czynnie zajmujący się tą dyscypliną sportu, ale z każdym rokiem więcej, proporcjonalnie do wzrostu ilościowego modelarstwa.

Czynione też będą intensywne starania o poprawę stanu zaopatrzenia rynku w podstawowe materiały potrzebne do zajęć modelarskich. Wiąże się to z rozwojem sieci handlowej, aby sprzedażą artykułów politechnicznych nie zajmowały się tylko sklepy CSH.

Zdajemy sobie sprawę, że zamierzenia te są trudne do wykonania i przerastają siły jednej organizacji. Potrzeba więc zespolenia wszystkich wysiłków władz oświatowych: LOK, APRL, ZHP, ZMS, ZMW, aby rozpoczęte dzieło kontynuować ze skutkiem i społecznym pożytkiem.

Rozmawiał: P. E.





WYŚCIGOWY MODEL NA UWIĘZI SW-24

konstr. W. SALACH

MISTRZOSTWA MODELI NA UWIĘZI

ZGODNIE z kalendarzem imprez modelarskich Aeroklubu PRL na rok 1967, Aeroklub Śląski w Katowicach był organizatorem XXXII Mistrzostw Polski Modeli Latających na Uwięzi. Mistrzostwa zostały rozegrane w klasach: modele szybkie, wyścig zespołowy, akrobacja i makiety.

Mistrzostwa odbyły się na torze modelarskim w Sosnowcu 16 — 17 września. Startowała ograniczona ilość zawodników, wyselekcjonowana poprzez szereg imprez modelarskich, które były zarazem eliminacją do MP. Sportową walkę w mistrzostwach Polski zapoczątkowali zawodnicy startujący z modelami w klasie F2A. Niestety, zaliczyć wynik w tej klasie modeli udało się tylko dwóm zawodnikom: najbardziej pewnie latającemu w Polsce Skotniczemu (202,247 km/h) oraz Myśliwcowi. Sportową rywalizację w klasie F2C rozstrzygnęli na swoją korzyść zawodnicy z Aeroklubu Warszawskiego, potwierdzając osiągane wyniki w tegorocznych imprezach.

Następną konkurencją rozgrywaną na MP były modele latające w klasie F2B. Nic ciekawego co dotyczyłoby modeli, ani rewelacji w prezentowanej akrobacji — zaobserwować niestety nie było można. Od dłuższego już czasu walka toczy się pomiędzy tymi samymi zawodnikami o prymat w tej klasie. Najlepszym zawodnikiem okazał się Ostrowski. Na osiągnięte wyniki w powyżej omawianych klasach modeli wpłynęła na pewno duża prędkość wiatru.

Dzień następny mistrzostw, już przy sprzyjającej pogodzie, rozpoczęli zawodnicy z modelami makiet. W tej właśnie trudnej, jeżeli chodzi o wykonawstwo, konkurencji zaobserwować było można młodych zawodników, którzy rokują duże nadzieje na przyszłość. Niestety, ogólny poziom poza tą drobną radością nic nowego nie wnosi do tegorocznych mistrzostw Polski. Oczywiście wykluczam tu jedyny rodzynek, którym jest model Ostrowskiego — Jak-18.

W XXXII Mistrzostwach Polski startowało 29 zawodników z 11 aeroklubów.

J. KOSIŃSKI

PRZEDSTAWIAMY MODEL MISTRZA POLSKI

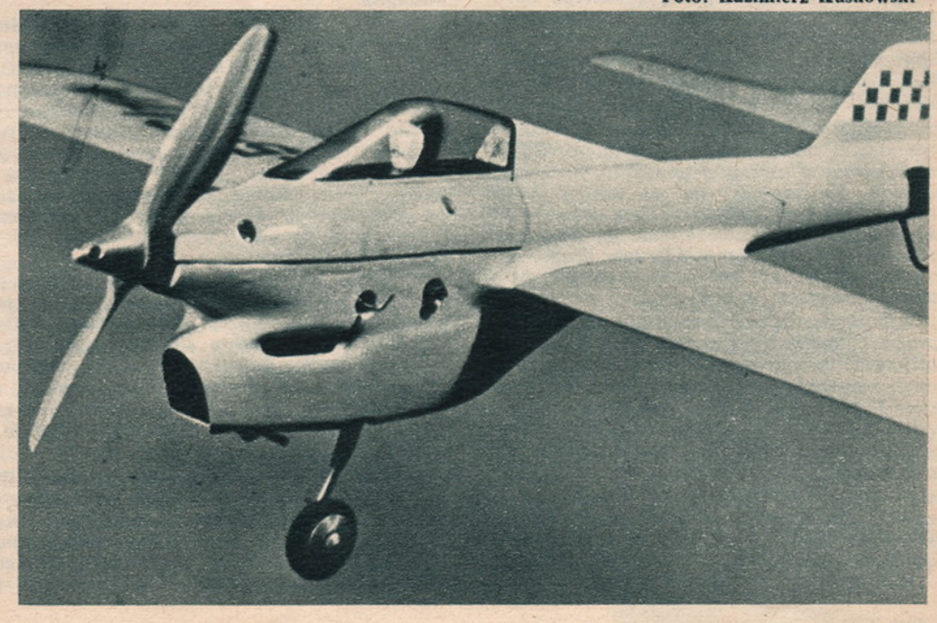
Na pewno nie jestem prorokiem, ale z satysfakcją wypada mi powiedzieć, że pisząc poniższe słowa: „...W. Salach z grupą młodych i zdolnych modelarzy systematycznie podnoszą swoje wyścigowe kwalifikacje, a ich wyniki wskazują na to, że w niedalekiej przyszłości walka o tytuł mistrzowski w tej konkurencji zyska na atrakcyjności" (Skrzydlata Polska nr 34—35), trafnie oceniłem możliwości modelarzy Warszawskiego Pałacu Młodzieży. Waldemar Salach i Jan Jóźwiak zdobywają w wyścigu zespołowym tytuł Mistrza Polski! Drugi zespół: Drzewiecki — Rokicki zajmują doskonałą, trzecią pozycję!

Ogromna to zasługa Salacha, który od wielu lat pracuje nad stworzeniem silnej grupy modelarskiej. Zdobycie tytułu Mistrza Polski jest tym większym sukcesem, że Salach doszedł do tego własną drogą i własnymi środkami, nie należąc do grupy „hodowanych" mistrzów. Jest on obecnie bezapelacyjnie najlepszym mechanikiem w Polsce, a jego pilot, dziewiętnastoletni modelarz J. Jóźwiak, również spisuje się doskonale!

Mistrzowski model SW—24 jest wersją rozwojową modelu SW—202, którego dokładne plany zamieszczone były w nr 13 „Skrzydlatej Polski". Model SW—24 odpowiada obowiązującemu aktualnie regulaminowi, a ponadto ma kilka łatwych do zauważenia zmian, m. in. obniżenie płata poniżej osi ciągu silnika, poprawa sylwetki modelu, kryte zaczepy linek, wzmocnienie konstrukcji przedniej części zewnętrznego skrzydła itp.

JANUSZ WAŁKUSKI

Model wyścigowy konstrukcji Waldemara Salacha — mistrza Polski — 1967.
Foto: Kazimierz Kuskowski



JUTRO NASTĘPNY SAMOLOT

PIOTR STEFANOWSKI
Bohater Związku Radzieckiego

Publikujemy fragmenty wspomnień Bohatera Związku Radzieckiego, pilota pierwszej klasy generała majora w stanie spoczynku Piotra Michajłowicza Stefanowskiego, który w ciągu trzydziestoletniej służby w lotnictwie radzieckim wykonywał loty doświadczalne na przeszło trzystu samolotach różnych typów.

Wyznaczam na dowódcę załogi ciężkiego bombowca TB-1...". po raz nie wiadomo który już czytam ten króciutki fragment rozkazu i wciąż nie mogę pojąć: dlaczego? Jestem przecież myśliwcem z powołania! Zdobyłem sporo doświadczenia i wystarczająco dużo wylatałem godzin. Loty kontrolne na R-1 i R-5 również i tu, w instytucie, wykonałem bez najmniejszych zastrzeżeń. A tu masz — na pilota bombowca. Za co?

Nie, nie daruję, pójdę zaraz do przełożonego, który podpisał rozkaz. On musi przecież uwzględniać zdobyte przez pilota doświadczenie, a zwłaszcza zamiłowanie. Będąc instruktorem w szkole lotniczej marzyłem o dużej prędkości, wysokości, o pilotowaniu nowego myśliwca. A może to właśnie pilotowanie „szkolnym sposobem" podstawiło mi „nogę"?

Nawiasem mówiąc, do przełożonego i tak nie poszedłem. Tego dnia nie było go bowiem w sztabie. Zajrzałem do pokoju pilotów. Gdy tylko przestąpiłem próg, któryś z pilotów jak gdyby kubeł zimnej wody wylał mi na głowę:

— Uwaga, towarzysze, przedstawiam nowego pilota bombowego, ale z powołania — myśliwca!

Byłem tym tak zaskoczony, że aż cofnąłem się o krok: skąd on wie, przecież rozkaz nie został jeszcze podany do ogólnej wiadomości? Pilot doświadczalny (nazwiska niestety nie pamiętam), jak gdyby zgadując moje myśli, roześmiał się:

— Twarz twoja, drogi Stefanowski, jest wierną kopią rozkazu. — I po chwili już zupełnie poważnie: — A więc na bombowiec?

— Niestety, tak...

— No i pięknie! Wreszcie zostaniesz prawdziwym pilotem, pilotem doświadczalnym.

Koledzy szczerze cieszyli się z takiego obrotu sprawy, a mnie ogarnęło przygnębienie. Ciężkich bombowców nie znałem, a ściślej, nie latałem na nich. Zżyłem się, zespoliłem się nieomal całkowicie z małymi, zwinnymi, tak bardzo posłusznymi w powietrzu, myśliwcami.

Przypomniała mi się „Awruszka". Jakiż to ja wykrętasów na niej nie wyczyniałem! Chcieliśmy wycisnąć z maszyny wszystko, na co było ją stać. To prawda, że po takich lotach technicy, złorzecząc, napinali i bez tego dostatecznie napięte linki, ale to nas nie powstrzymywało. Nie powstrzymywało tak długo, dopóki „Awruszka" nie udzieliła nam pierwszej tragicznej, niestety, lekcji.

Był wśród nas młody instruktor, który gorąco pragnął zostać myśliwcem. Nie licząc się z możliwościami maszyny, spowodował — podczas wykonywania figur pilotażu — duże przeciążenie i konstrukcja nie wytrzymała. Lewe skrzydło oderwało się, jakby je ktoś toporem odrąbał i samolot runął na ziemię. „Awruszka" roztrzaskała się. Pilot zginął.

Śmierć kolegi podziałała na wielu otrzeźwiająco. Ten przykry w skutkach wypadek przekonywał bardziej niż słowa: sprzęt należy szanować, liczyć się z prawami przestworzy. Wszyscy byli zgodni, że życie udzieliło nam bardzo surowej lekcji. Ale żarliwość, twórcza pasja nikogo nie opuszczała.

I nagle wszystko wzięło w łeb. Trzeba pożegnać się z myśliwcem, rozstać się z marzeniem o walkach powietrznych. Tak więc, chcąc nie chcąc, zostałeś, Stefanowski, bombowcem.

Rozkaz jest rozkazem. Musiałem wziąć się za książki, porozmawiać z inżynierami, zapoznać się z wyposażeniem kabiny pilota TB-1. Stopniowo zacząłem to nawet pociągać. W zasadzie wszystko było mi tu znane, a równocześnie zupełnie inne niż na myśliwcach.

Ale do myśliwców ciągnęło mnie, jak dawniej. Nieraz długo stałem na lotnisku, rozkoszując się widokiem uwijających się w przestworzach zgrabnych maszyn. Ech, żeby choć raz jeszcze wystartować. I los uśmiechnął się do mnie. Zezwolono mi na wykonanie lotu na myśliwcu I-3, a potem na całkowicie metalowym I-4 z silnikiem M-22.

Długo zastanawiałem się: „Dlaczego powzięto taką decyzję?" Odpowiedź tym razem przyszła znacznie później. Dużo wcześniej bowiem zorientowałem się dlaczego „ni z tego ni z owego" przeniesiono mnie, „urodzonego myśliwca", na dowódcę bombowca.

Kraj Rad tworzył wówczas potężne Siły Powietrzne, powstawał nowy rodzaj sił zbrojnych — lotnictwo wielocelowe. Szczególnie burzliwie rozwijał się ciężki przemysł lotniczy. Formowano specjalne jednostki bombowe. Radzieccy konstruktorzy lotniczy opracowywali coraz to nowsze, doskonalsze typy wielosilnikowych samolotów bojowych. Każdy z nich, przed przekazaniem do produkcji seryjnej, musiał przejść wszechstronne próby w naszym instytucie. Dlatego wszyscy piloci doświadczalni musieli umieć pilotować również i ciężkie maszyny.

Później, już jako dojrzały pilot doświadczalny, nieraz miałem sposobność startować w ciągu jednego dnia na kilku maszynach różnych klas, o różnym przeznaczeniu, poznać w powietrzu ich zalety i wady, wydawać ostateczne — nie podlegające dyskusji — oceny. Dlatego też wówczas, w styczniu 1932 r., przed pierwszym startem na ciężkim bombowcu zezwolono mi wykonać lot na myśliwcu, żebym od razu wyczuł różnicę w technice pilotowania i zrozumiał, że oblatywacz powinien być pilotem uniwersalnym.

Z takim właśnie typowym przedstawicielem pilotów doświadczalnych zetknąłem się już w pierwszym locie na TB-1 (z dwoma silnikami M-17). Spotkaliśmy się przy samolocie, tuż przed startem. Barczysty, dobrze zbudowany, z dobrodusznym uśmiechem na szerokiej, smaganej wiatrem twarzy — wysłuchał z niecierpliwością mego meldunku i wskazał ręką w kierunku samolotu.

Był to Walery Pawłowicz Czkałow. Wtedy nie był on jeszcze sławnym bohaterem, lecz zwyczajnym pilotem doświadczalnym, znanym w kołach lotniczych z nadmiernej brawury i mistrzowskiej techniki pilotowania. Po zapoznaniu się jakoś od razu uwierzyłem w niego — pierwszego instruktora szkolącego mnie na ciężkich samolotach.

Zajęliśmy miejsca w kabinie pilotów. Czkałow, jakby od niechcenia, zapytał:

— Myśliwiec?

— Tak.

— No, to jedziemy.

Na starcie Walery Pawłowicz płynnie przesunął dźwignię gazu, zwiększając obroty obydwu silników i bez najmniejszego napięcia lekko oderwał ciężką maszynę od ziemi. Siedział za sterem tak swobodnie, jak przy stoliku z herbatą. „Właściwie jest to zrozumiałe — myślałem — bombowiec jest stateczny, nie fiknie kozła..." Nabieramy wysokości. Nagle samolot lekko przechylił się, wszedł w głęboki zakręt. A do ziemi nie więcej niż trzysta metrów. Spojrzałem na Czkałowa — nadal siedzi jak „przy herbacie". Wykonawszy kilka wiraży, energicznie zadarł nos statku, płynnie zmniejszył obroty obydwu silników i wprowadził maszynę w nurkowanie.

Ziemia zbliżała się w zastraszającym tempie. „Co on robi?!" Spoglądam z niepokojem na swego instruktora. Ani jeden muskuł nie drgnął na jego twarzy. A widoczne w dole drewniane domki rosną w oczach coraz bardziej. Ziemia jest tuż tuż. Jeszcze chwila... i nagle samolot zawył mocą swych silników, wyskoczył w górę, wykonał łagodny zakręt i przeszedł do normalnego lotu poziomego. W głowie mi się mąci — bombowiec i taki sterowny, taki zwrotny?! Patrzę na Czkałowa pełen szczerego podziwu. Ten uśmiecha się serdecznie:

— Jasne?

Kiwam głową: „Tak, rozumiem".

— A teraz spróbuj sam.

„Tak od razu?" Mój instruktor puścił ster.

— No!

Wysokość — trzysta metrów. Wykonuję takie same głębokie wiraże, potem zadzieram nos samolotu, płynnie zmniejszam obroty i, podobnie jak Czkałow, wprowadzam maszynę w nurkowanie. Odnoszę wrażenie, że nie samolot mknie ku ziemi, lecz ziemia z szaleńczą prędkością pędzi nam na spotkanie. Nie odczuwam wielkości konstrukcji, ani jej ciężaru. Do ziemi dwieście, sto pięćdziesiąt metrów. Teraz! Ciągnę ster do siebie. Samolot elastycznie zmienia kierunek lotu, wzbija się w górę.

— Świetnie — rzekł z nadwołżańskim akcentem Walery Pawłowicz. — Wiesz już o co idzie? A teraz ląduj.

Po drugim locie Czkałow zwolnił miejsce dowódcy statku:

— Leć sam. Ja nie mam tu już nic do roboty.

I tak zostałem pilotem ciężkich statków powietrznych. Lot z Czkałowem wskazał mi kierunek pracy doświadczalnej.

Droga rozwoju pilota doświadczalnego jest ciernista, upstrzona wieloma trudnościami. Trzeba ciągle się uczyć, spędzać bezsenne noce nad stertami podręczników i różnych prac naukowych. Schematy, wykresy, obliczenia. Poznawanie nowych samolotów w oparciu zarówno o dane konstrukcyjne jak i „w dotyku" — w biurze konstrukcyjnym, podczas montażu w wytwórni oraz wspólnie z technikami na lotnisku. I wreszcie badania w czasie lotu — od startu do lądowania pilot stara się poznać „duszę" maszyny, jej skłonności, błyskawicznie rejestrować i analizować własne błędy i od razu usuwać je, usiłuje dowiedzieć się więcej niż mówią dane konstrukcyjne mieszczące się w granicach „od — do". Oblatywacz — wzbogacając swoją wiedzę, nawyki — korzysta ze wszystkich możliwych źródeł, a przede wszystkim z rad i pomocy bardziej doświadczonych kolegów, uczy się na ich przykładach, wzoruje się na ich stosunku do pracy.

W moim przypadku — jeżeli idzie o zdobywanie kwalifikacji pilota doświadczalnego ciężkich, wielosilnikowych samolotów — ogromną, a kto wie czy nie decydującą, rolę odegrał Andrej Borysowicz Jumaszew. O tym nieprzeciętnym pilocie słyszałem wiele jeszcze przed przybyciem do instytutu. O jego lotach krążyły legendy.

Ale długo nie miałem sposobności go poznać. Jumaszew spieszył się bowiem z zakończeniem prób państwowych prototypu czterosilnikowego bombowca TB-3 konstrukcji A. N. Tupolewa. Pośpiech ten wynikał stąd, że samolot został przyjęty na uzbrojenie przed ukończeniem prób i już przekazany do produkcji seryjnej.

Próby nie przebiegały jednak gładko. W czasie lotów doświadczalnych wychodziły na jaw pewne niedociągnięcia w konstrukcji silników.

Przebywając na lotnisku, niejednokrotnie obserwowaliśmy, jak Jumaszew przerywał nagle wykonywanie zadania i w pośpiechu podchodził na swojej ogromnej maszynie do lądowania z jednym, a niekiedy i z dwoma nie pracującymi silnikami.. Bezbłędnym lądowaniom Andreja Borysowicza zawsze towarzyszyły nasze uczucia niepokoju. Podziwialiśmy go i równocześnie zazdrościliśmy. Każdy z nas pragnął poznać tego dzielnego lotnika, mistrza precyzyjnej techniki pilotowania.

Podczas gdy trwały próby TB-3, w jednostkach bojowych zdarzyło się kilka wypadków lotniczych spowodowanych zgaśnięciem w locie jednego z silników na TB-1. W ogóle, to przy średnim ciężarze w locie TB-1 mógł swobodnie lecieć bez zniżania i z jednym silnikiem. Jednakże duże obciążenie sterów i, co najważniejsze, brak doświadczenia w pilotowaniu tego samolotu w skomplikowanych warunkach, doprowadził w sumie do przykrych następstw. Instytut nasz otrzymał zadanie dokonania prób w powietrzu i opracowania instrukcji pilotowania samolotu TB-1 z jednym pracującym silnikiem.

Nigdy nie przypuszczałem, że zadanie to powierzone będzie właśnie mnie. Zasług szczególnych w tym względzie nie miałem. Może jedynie to, że w porównaniu z innymi młodymi pilotami spędziłem więcej godzin w powietrzu i — co nie uszło uwadze dowódcy brygady Adama Zalewskiego, do którego właśnie zostałem wezwany — konsekwentnie dążyłem do szczegółowej analizy zachowania się samolotu na wszystkich etapach lotu. Jak się później okazało, to właśnie miał na uwadze dowódca brygady, zlecając mi wykonanie tego zadania.

Rozmowa nasza trwała krótko. Określiwszy program badań, Zalewski zdecydował:

— Projekt instrukcji napiszecie sami.

Próby na TB-1 przeszły bez specjalnych komplikacji. Opracowany przeze mnie projekt instrukcji poprawiono tu i ówdzie i przedstawiono dowódcy Sił Powietrznych ZSRR J. I. Ałksnisowi. Ten postanowił osobiście sprawdzić, w jakim stopniu opracowane zalecenia będą przydatne pilotom jednostek bojowych.

Jakowa Iwanowicza Ałksnisa widziałem po raz pierwszy w 1926 r. w Leningradzie, kiedy studiowałem w Wojskowej Teoretycznej Szkole Pilotów, a potem kilkakrotnie spotykałem go w Kaczy, gdzie właśnie on, były piechur, zdobywał zawód pilota. Teraz Ałksnis był znanym mistrzem techniki pilotowania. I oto on, człowiek o dziwnych kolejach losu, bolszewik, dowódca Sił Powietrznych Kraju Rad, idzie w towarzystwie Głównego Inżyniera Lotnictwa Pawła Iwanowicza Chrustalewa, w kierunku naszego samolotu. Szybko robię zbiórkę załogi, podaję komendę „baczność" i melduję o gotowości statku do lotu.

— Spocznij! — władczym głosem odpowiada Ałksnis i od razu zwraca się zupełnie innym, jakimś ojcowsko-żartobliwym tonem: — Zobaczymy jak będziecie pisać swoją instrukcję w powietrzu.

Dowódca Sił Powietrznych usiadł na prawym fotelu, natomiast Chrustalew, po dokładnym obejrzeniu płatowca, usadowił się razem z mechanikiem pokładowym. Przez moment zastanowiłem się nad swoim samopoczuciem: mam na pokładzie tylu ważnych „naczalników", lecz nie czuję się podniecony. Jednak moi koledzy mieli rację mówiąc, że „sama obecność Ałksnisa działa na otoczenie kojąco jak balsam".

Otrzymałem zezwolenie na start. Kołuję, włączam pełne obroty, odrywam maszynę od betonowego pasa. Nabrawszy odpowiedniej wysokości, wyłączam na przemian oba silniki. Lecimy idealnie po prostej, bez zniżenia. Na twarzy Ałksnisa pojawia się uśmiech zadowolenia. Po pewnym czasie czyni gest wyrażający zezwolenie na lądowanie.

Podczas krótkiego omówienia lotu dowódca Sił Powietrznych zaaprobował instrukcję eksploatacji samolotu. Moi towarzysze pogratulowali mi sukcesu.

Wkrótce potem zostałem naznaczony na stanowisko kierownika zespołu dla określenia charakterystyk lotnych samolotu TB-3. Była to praca odpowiedzialna i wyczerpująca. Wykonałem ją jednak solidnie i w terminie, na co zwrócił uwagę Andrej Borysowicz Jumaszew. Od tej pory stał się on moim serdecznym przyjacielem i doradcą. Więzy naszej przyjaźni zacieśniły się jeszcze bardziej, gdy pod jego kierunkiem wraz z trzema innymi pilotami przeszkalaliśmy dowódców jednostek bojowych na tym typie samolotu. Właśnie wówczas zdobyłem rzetelne kwalifikacje pilota samolotu wielosilnikowego.

A tymczasem życie płynęło utartym trybem. Zmieniały się poddawane badaniom samoloty, a monotonię codziennych zajęć przeplatały epizody, które pamięta się przez długie lata.

Było to zimą. Na skutek złych warunków atmosferycznych loty zostały przerwane i piloci wypełniali sobie czas czytaniem książek lub gazet, pisaniem listów, bądź też notowaniem ciekawszych przeżyć. Nudno, że wyć się chce. Staram się zrozumieć sens leżącego przede mną dokumentu, lecz nic nie lezie mi w głowę. Jestem niesamowicie zły: zabrakło mi tego właśnie dnia do zakończenia wszelkich prób w locie.

Ciszę przerwało trzaśnięcie drzwiami. Wszyscy obejrzeli się — przy wejściu stał goniec ze sztabu. Odszukał mnie wzrokiem i kiwnął porozumiewawczo głową. Jasne, wzywają mnie do sztabu. „Chyba dadzą mi jakąś partaninę dla zabicia czasu — pomyślałem. — Przecież w taką pogodę nikt nie odważy się lecieć".

Idę więc do sztabu. Rozkaz, jaki otrzymuję, jest krótki: natychmiast przygotować TB-3 do lotu.

Niech to szlag trafi!

— Chyba będę latać kosiakiem? — pytam.

— Kosiakiem również — odpowiada spokojnie dowódca brygady, Adam Zalewski. — Zademonstrujesz nasz sprzęt członkom delegacji zagranicznej.

— Zagranicznej?!

— Ano tak. Akurat tu ich diabli nadali.

— Ale te cholerne chmurwy pałętają się za nisko...

— Jakie, u diabła, chmurwy! — nieoczekiwanie zagrzmiał dowódca. — Co za chmurwy!... Tylko kogo ja posadzę na I-7?

— Wiadomo, Czkałowa.

— Coś ty! Zapomniałeś, gdzie się podziewa ten wój Czkałow? — Zalewski zaczął energicznie chodzić po gabinecie.

— A Anisimow? — Staram się coś podpowiedzieć.

— Anisimow na wyjeździe służbowym.

Tu trzeba powiedzieć, kim był Anisimow. Był to przede wszystkim najbliższy przyjaciel Czkałowa. Dowodził myśliwską grupą instytutu. Dzięki mistrzowskiemu opanowaniu techniki pilotażu był powszechnie szanowany i lubiany. Jego stylem latania zachwycali się wszyscy, w tym i Walery Pawłowicz Czkałow, kóry starał się go naśladować, szczególnie w czystości i płynności wykonywania figur wyższego pilotażu.

Niejednokrotnie najbliżsi przyjaciele pytali Anisimowa:

— Masz zamiar wykonać na I-5 immelmana. Jak się do tego zabierzesz?

— Jak? Zwyczajnie. — Sasza wyciągał przed siebie prawą rękę i naśladując warkot samolotu, wyjaśniał:

— Rozpędzam maszynę do maksymalnej prędkości lotu poziomego — głos jego natężał się i imitował maksymalne obroty silnika — no i ciach! — unosił szybko rękę do góry po krzywej, jednocześnie przekreślając dłoń — immelman gotów.

Więcej nie dało się z niego wydusić. Ci, którzy go mało znali, uważali, że dlatego jest skąpy w wyjaśnieniach, bo boi się konkurentów. A on po prostu nie potrafił przełożyć na język gestów subtelności swego mistrzostwa. Umiał latać i to było najważniejsze. Był jednym z tych nielicznych, którzy rodzą się pilotami. Podobnie zresztą jak i Czkałow, choć różnili się stylem latania, a także pewnymi cechami tylko im właściwymi, niepowtarzalnymi.

Ale dowódcy brygady Zalewskiemu wcale nie było przez to lżej na duszy. Co z tego, że miał tak doskonałych pilotów, kiedy akurat teraz nie było komu siąść za sterami nowego myśliwca I-7 z silnikiem M-17, aby rozdziawić gęby członkom zagranicznej delegacji.

— Delegacja, cholerny świat? Poprzebierali się po cywilnemu, a z daleka widać że to zawodowi piloci. No i wychowuj tu ludzi, umacniaj dyscyplinę.

Nagle zaczął mnie ochrzaniać:

— No i czego tu sterczysz? Sam mam przygotować samolot do lotu, czy co? Uciekaj na stoisko!

Nasz TB-3 znajdował się w pełnej gotowości. Na ziemi trzymały go tylko nisko wałęsające się chmury. Gdyby nie to, już dawno zakończylibyśmy próby w locie na dużych wysokościach.

Zbiórka załogi trwała zaledwie kilka minut. W futrzanych kombinezonach, w untach, ze spadochronami bijącymi po udach zbliżaliśmy się do samolotu. Nie spieszyliśmy się. Po drodze mówię towarzyszom to, co usłyszałem od dowódcy brygady o cudzoziemcach. Nagle... stop! Przez zaśnieżone lotnisko biegnie ktoś wielkimi susami prosto w naszym kierunku. Kombinezon rozpięty, hełmofon zsunięty na kark, spadochron pod pachą. Wiadomo, Czkałow! Na twarzy maluje mu się niemal dziecięca radość.

— Ogłosił amnestię!

To oczywiście o Zalewskim. Wiedzieliśmy wszyscy o tym, że Adam Józefowicz bardzo Czkałowa lubi, ale też i trzyma go krótko.

Walery zadarł głowę.

— Będzie z tysiąc? — powiedział taksując chmury.

— Nie więcej.

— Dobra jest! — zawołał z zadowoleniem. — No i fajno jest! Czego się tak wleczecie? Wydłużcie krok, wy bombowozy! Pokażemy cudzoziemcom, do czego jest zdolne radzieckie lotnictwo!

W oznaczonym terminie zapuściliśmy silniki i prosto ze stoiska poszliśmy na start. W dole, na tle sinobłękitnego śniegu, czerniała grupa ludzi. Właśnie im mamy pokazać nasz sprzęt i jego możliwości w powietrzu.

Żeby nie przeszkadzać Czkałowowi w wykonywaniu manewrów pionowych, nakazywano mi latać na wysokości stu metrów. Co nad nami wyprawiał Walery, jakie figury wypisywał na niebie — nawet nie widziałem. Nie było na to czasu. Pilotowanie ciężkiego, czterosilnikowego samolotu na wysokości stu metrów — to nie zabawa.

Ale co tu pokazać delegacji? Decyduję się na wykonanie kilku głębokich skrętów wokół moich widzów. Przechylam maszynę o sześćdziesiąt — siedemdziesiąt stopni i wykonuję regularne koła. Silniki pracują równo i wydaje mi się, że to nie samolot krąży nad zaśnieżonym lotniskiem, a lotnisko przemieniło się w ogromny, biały dysk z czarną kropą pośrodku. Ciekawe, co tam wyprawia Czkałow... Po zakrętach wykonuję górki, lekkie nurkowanie i decyduję się lądować. Lądować? A gdyby tak?...

DOKOŃCZENIE NASTĄPI

AEROKLUBY

OLSZTYN

W dniach 1—26.8.1967 r. Aeroklub Warmińsko-Mazurski zorganizował na lotnisku w Elołągu obóz szkoleniowy LPW I st., na którym wyszkolono 16 pilotów szybowcowych. W szkoleniu brali udział uczniowie szkół średnich województwa olsztyńskiego. Na wyróżnienie w szkoleniu zasłużyli: Zbigniew Wojtkiewicz (Technikum Kolejowe w Olsztynie), Wojciech Borkowski (Liceum Ogólnokształcące w Lidzbarku Warmińskim), Janusz Jędrzejewski (Technikum Budowlane w Olsztynie) i Henryk Janiszewski (Technikum Kolejowe w Olsztynie).

Kierownictwo AWM pragnie tą drogą podziękować za włożony wkład pracy w szkolenie komendantowi obozu instr. pil. Wiesławowi Moczulskiemu, instruktorowi Tadeuszowi Słoninie i Janowi Należczowi oraz mechanikom Zygmuntowi Trojanowskiemu i Januszowi Misiukiewiczowi.

Wiktor Czerniawski

JELENIA GÓRA

Od kilku lat Aeroklub Jeleniogórski współpracuje z okręgiem czeskim Hradec Kralove. Współpraca ta daje coraz lepsze rezultaty, pozwala na wzajemną wymianę doświadczeń i wzajemny udział w zawodach.

Szczególnie dobrze układa się współpraca między sekcjami spadochronowymi. Poziom wyszkolenia spadochronowego u naszych południowych sąsiadów jest bardzo wysoki, dlatego też wymiana doświadczeń z doskonałymi Czechami przydaje się bardzo naszym spadochroniarzom.

W dniach 11.8 — 15.8. 67 r. odbyły się na lotnisku w Horicach okręgowe zawody spadochronowe, w których udział wzięła 4-osobowa drużyna Aeroklubu Jeleniogórskiego. Ogółem w zawodach tych startowało 40 zawodników z 10 aeroklubów. Głównym sędzią i kierownikiem był doskonały skoczek, były mistrz świata Zdenek Kaplan. W ogólnej klasyfikacji drużyna nasza zajęła 3 miejsce, indywidualnie skoczkowie nasi wśród wielu członków czeskiej kadry narodowej wywalczyli następujące miejsca: 11. Marcin Jaxa-Rożen, 14 Paweł Piłat, 15. Eugeniusz Hilczer i 27. Waldemar Gasperowicz. W zawodach zwyciężył Franciszek Jindra. Ogółem rozegrano 3 konkurencje w dość trudnych warunkach meteorologicznych (po 3 skoki w każdej konkurencji). Należy podkreślić doskonałą organizację skoków i wysoki pozicm sportowy całej imprezy.

Na marginesie zawodów w Czechosłowacji wydaje się, że należałoby zastanowić się, czy nie warto u nas wprowadzić eliminacji okręgowych, z których wyłoniłoby się uczestników mistrzostw Polski. Eliminacje korespondencyjne, które prowadzi „Skrzydlata", niewątpliwie są bardzo słuszne, jeśli chodzi o masowy wyczyn. Wyniki uzyskane w warunkach klubowych, przy sprzyjających warunkach atmosferycznych i bez czynnika emocjonalnego, jaki zachodzi w czasie zawodów u zawodnika, nie są jednak w pełni odzwierciedleniem jego umiejętności i poziomu sportowego.

Zarząd Główny Aeroklubu PRL organizuje już od 2—3 lat skoszarowane okręgowe obozy spadochronowe dla 3—5 aeroklubów, udostępniając samolot An-2. Wykorzystując tę dogodną sytuację należałoby zastanowić się, czy nie warto na zakończenie każdego obozu, przy minimalnych nakładach i kosztach, zorganizować zawodów eliminacyjnych. Każdy aeroklub może wówczas wystawić drużynę z 3 zawodników i 1 zawodniczki. Zważywszy, że na obozie jest samolot i poszerzona kadra instruktorsko-trenerska, tego rodzaju zawody na pewno stworzą właściwą, obiektywną eliminację do mistrzostw Polski, nie mówiąc o wielu innych aspektach, jak np. propaganda sportu spadochronowego. Można też wziąć przykład z szybowników, którzy już przeszli z eliminacji memoriałowej na eliminację w zawodach i jedynie minimalna część zawodników kwalifikuje się z memoriału do mistrzostw Polski.

Przypuszczam, że Komisja Spadochronowa po ocenie mistrzostw Polski i analizie sytuacji w klubach, szczególnie w szkoleniu w akrobacji spadochronowej, wyciągnie odpowiednie wnioski i uczyni wszystko, aby spadochroniarstwo rozwijało się w dalszym ciągu sprężyście jak do tej pory.

★

W dniach 1 — 3.09.67 r. odbyła się na pięknie udekorowanym stadionie w Kłodzku VIII CENTRALNA SPARTAKIADA i ZLOT TURYSTYCZNY Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców. Uroczystego otwarcia spartakiady dokonał minister Komunikacji inż. PIOTR LEWIŃSKI. Moment otwarcia spartakiady uświetniły skoki spadochronowe na płytę stadionu skoczków Aeroklubu Jeleniogórskiego — Pawła Piłata, Stanisława Maciejewskiego i Eugeniusza Hilczera.

W spartakiadzie brały udział setki sportowców naszego Związku z całego kraju. Również na zakończenie spartakiady Aeroklub Jeleniogórski zorganizował małe pokazy lotnicze, na które złożyły się skoki spadochronowe i pełna akrobacja na Zlinie, wykonana przez szefa wyszkolenia AJ — Juliana Ziobrę. Pokaz uzyskał bardzo duże uznanie wśród sportowców ZZTiD jak również społeczeństwa kłodzkiego, które po raz pierwszy oglądało pokazy lotnicze. W dowód uznania sportowcy związkowi udekorowali spadochroniarzy i pilotów chustami i znaczkami wydanymi z okazji VIII Spartakiady.

„ZET"

NOWY SĄCZ

SZYBOWNICY Aeroklubu Podhalańskiego, startując z lotniska w Łososinie Dolnej, wykonali kilkanaście udanych przelotów. Wiceprezes APh Leopold Kwiatkowski przelotem docelowym do Wrocławia (305 km) uzyskał warunek do złotej odznaki oraz diament. B. Król na tej samej trasie zdobył również diament. Młody pilot Tomasz Kawa wykorzystując termikę występującą wzdłuż gór wykonał przelot po trasie: Łososina — Bielsko — Krosno długości 325 km, uzyskując warunek do złotej odznaki i diament.

Po trasach trójkątów 164 i 173 km dobre prędkości uzyskali: społeczny instr. pil. Edward Fecko, B. Król, i T. Kawa. Przeloty docelowo-powrotne 204 km Łososina — Żar — Łososina wykonali instr. Jan Jędruch, instr. E. Fecko i T. Kawa. Poza tym kilku pilotów obleciało trasę docelowo-powrotną Łososina — Pobiednik — Łososina, długości 100 km. Stanisław Serafin przeleciał 446 km (do Sulechowa, woj. Zielona Góra, w próbie uzyskania 500 km.).

Również piloci Aeroklubu Podhalańskiego latając poza klubem uzyskali cenne wyniki. Andrzej Furmański w zawodach o puchar „Skrzydlatej" w Jeżowie wywalczył zdecydowanie pierwsze miejsce, zapewniając sobie udział w przyszłorocznych zawodach II ligi. Przebywając na treningu w Lesznie uzyskał złotą odznakę oraz diamenty za docel 300 km i 500 km w przelocie otwartym. W okręgowych zawodach w Rzeszowie zwyciężył T. Kawa, a B. Król zajął dobre, 7 miejsce na 23 zawodników. Stanisław Serafin zakwalifikował się do mistrzostw Polski, plasując się na XII miejscu w Krajowych Zawodach Szybowcowych w Lisich Kątach.

Ogółem piloci APh zdobyli około 45 000 punktów w memoriale Bitnera, przelatując 6 500 km, w tym 3 500 km po trasach zamkniętych. Dwóch pilotów uzyskało srebrne odznaki szybowcowe, a do końca sierpnia wykonano 7 warunkowych przewyższeń 1 000 m, 6 przelotów warunkowych ponad 50 km i 1 lot ponad 5 godzin. Szkolenie podstawowe przeprowadzono bardzo sprawnie, w czym duża zasługa społecznych instruktorów: Jana Lupy, Gustawa Połomskiego, E. Fecki i inż. Totonia. Plany w zakresie LPW wykonano w całości. Łącznie piloci szybowcowi wylatali do końca sierpnia 730 godziny. Uzyskane wyniki należy uznać za bardzo dobre tym bardziej, że aeroklub odczuwa niedostatek sprzętu (zaledwie 2 „Muchy Standard", 3 „Muchy 100 A" i 2 „Bociany", nie licząc „Czapli"). Zasługa to instr. pil. Jana Jędrucha, który kierując przez cały sezon lotami treningowców umiejętnie dobierał zadania dnia.

5 pilotów, posiadaczy złotej odznaki, z utęsknieniem oczekuje na upragnioną „Fokę", a kandydaci do złotej — na dodatkowy resurs samolotowy, który umożliwiłby wykonanie w tym roku przewyższeń na fali halniakowej. A trzeba zaznaczyć, że dotychczasowe osiągnięcia w lotach falowych dają gwarancję uzyskania przewyższeń 3 000 m i możliwość uzyskania przewyższeń 5 000 m, co udowodnił kilka lat temu instr. Jan Lupa, uzyskując diamentowe przewyższenie.

Stanisław Serafin

KRAKÓW

ROZWIJAJĄCA się współpraca sekcji spadochronowej Aeroklubu Krakowskiego z drużyną wyczynową 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej przyczyniła się do rozegrania towarzyskich zawodów w skokach do wody z wysokości 800 m na celność lądowania.

Zawody przeprowadzone zostały w klasyfikacji indywidualnej i drużynowej. Ta ciekawa impreza spadochronowa odbyła się w dniach 6 i 7 lipca br. na Jeziorze Rożnowskim. Każdą drużynę skoczków reprezentowały trzy osoby.

Towarzyskie spotkanie skoczków cywilnych z wojskowymi stało na wysokim poziomie sportowym. Mimo niezbyt sprzyjających warunków atmosferycznych osiągnięto bardzo dobre wyniki. Kierownikiem sportowym zawodów był instruktor spadochronowy Aeroklubu Krakowskiego — Józef Dębiec. Dzięki jego umiejętnościom organizacyjnym impreza przeprowadzona została sprawnie, ku zadowoleniu obu drużyn.

W klasyfikacji indywidualnej zwyciężył Zdzisław Rzepka (Aeroklub Krakowski), przed Januszem Gawłowskim (PDPD), Augustynem Koniorem (PDPD), Ryszardem Kosiną (Aeroklub Krakowski) i Janem Cierniakiem (PDPD).

W klasyfikacji drużynowej również zwyciężył zespół Aeroklubu Krakowskiego w składzie: Ryszard Kosina, Zdzisław Rzepka i Stanisław Bodzioch. Drugie miejsce zajął zespół 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno Desantowej w składzie: Janusz Gawłowski, Ryszard Gicc i Henryk Serda.

Obie sekcje mają zamiar w przyszłości kontynuować imprezę i zaprosić do udziału w niej również inne sekcje spadochronowe.

(m)

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

KAZIMIERZ MACIEJ KIELICH (1900—1941)

Urodził się 24 lutego 1900 r. w Warszawie. W r. 1916 uzyskał maturę w szkole realnej im. E. Konopczyńskiego, po czym wstąpił na Politechnikę Warszawską na Wydział Inżynierii Budowlanej.

9 listopada 1918 r. zgłosił się ochotniczo do baterii artylerii polskich sił zbrojnych w Garwolinie. Po wcieleniu do armii polskiej ukończył szkołę podoficerską i pełnił służbę frontową. 23 lipca 1920 r. po ukończeniu szkoły podchorążych artylerii w Poznaniu został mianowany podchorążym. Służył w 30 pułku artylerii polowej; mianowany ppor. 12.III.1921 r., a por. 1.1.1923 r. Dnia 11.II.1925 r. objął kierownictwo kursu bombardierskiego przy szkole podoficerów zawodowych. 1 czerwca 1925 r. został odkomenderowany do szkoły pilotów w Bydgoszczy, a w maju 1926 r. do 4 pułku lotniczego w Toruniu, jako por. pilot.

W 1930 r. został przeniesiony do Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych. Z dniem 1.I.1933 r. mianowany kapitanem, z przydziałem do 1 pułku lotniczego w Warszawie, gdzie był w ciągu dwóch lat adiutantem pułku. 19 marca 1937 r. został mianowany majorem z przydziałem na studia do Wyższej Szkoły Lotnictwa, skąd w tymże roku został wysłany do Wyższej Szkoły Wojennej Lotnictwa w Paryżu, w której 26.VII.1939 r. uzyskał dyplom i wrócił do Warszawy.

17.IX.1939 r. przekroczył granicę rumuńską, następnie przedostał się do Francji i z kolei do Anglii, gdzie dowodził eskadrą w 305 Dywizjonie Bombowym Ziemi Wielkopolskiej. 24.VI.1941 r., w czasie powrotu z 13 z kolei lotu bojowego, nastąpiła awaria silników; wtedy polecił wszystkim członkom załogi użyć spadochronów, a sam próbował wodować na wzburzonych falach Kanału La Manche. Zatonął wraz ze swym samolotem. Po jego śmierci personel dywizjonu 305 postanowił uczcić jego pamięć przez nazwanie eskadry, którą dowodził, „Eskadrą im. majora-pilota Kazimierza Kielicha".

Posiadał Virtuti Militari V klasy oraz inne liczne odznaczenia polskie i angielskie. Pośmiertnie został mianowany podpułkownikiem.

(E. J.)

KAZIMIERZ BURZYŃSKI (1897—1944)

Urodził się 11 stycznia 1897 r. w Poznaniu. Maturę uzyskał w 1915 r. w Chyrowie (woj. lwowskie). W 1916 r. został powołany do armii niemieckiej.

W 1918 r. ukończył szkołę pilotów w Toruniu. Po rozbrojeniu Niemców w Poznaniu wstąpił do tworzącego się tam lotnictwa. Od początku 1919 r. walczył jako pilot z Niemcami, biorąc udział w wyzwalaniu zachodniej Wielkopolski, a następnie na froncie wschodnim w składzie 12 eskadry wywiadowczej. Został mianowany ppor. i odznaczony

krzyżem Virtuti Militari V klasy i Krzyżem Walecznych.

W 1923 roku przeszedł do rezerwy w stopniu kapitana i wstąpił jako pilot komunikacyjny do polskich linii lotniczych „Aerolloyd", które później zostały przekształcone w PLL LOT. W „Locie" był czynny jako pilot aż do wybuchu wojny w 1939 r., przelatując ogółem 1 400 tysięcy kilometrów. Był pierwszym w Polsce milionerem powietrznym.

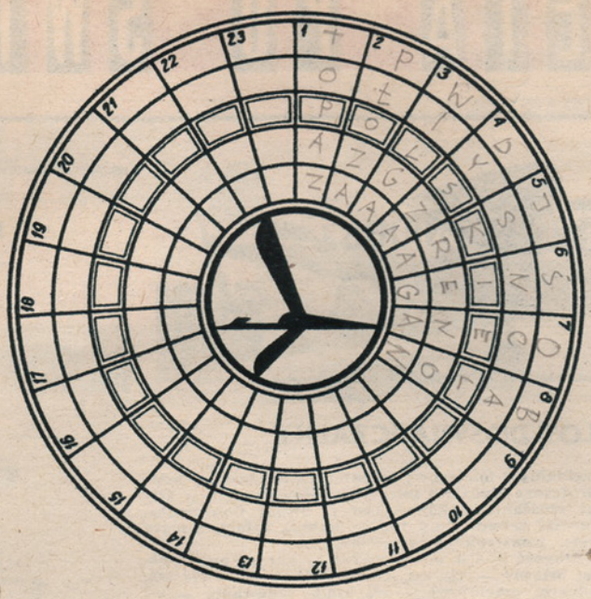
W Anglii wstąpił do lotnictwa transportowego. Z chwilą utworzenia Transportowej Grupy Atlantyckiej (Atlantic Ferry Organisation — w skrócie Atferro) został do niej przydzielony. Grupa ta latała trzema trasami z Ameryki do W. Brytanii, Afryki i nawet do Indii i Burmy. Był w niej pierwszym pilotem, który samodzielnie przeprowadził samolot przez płn. Atlantyk.

Ogółem dokonał 20 przelotów, osiągając łącznie z wylatanymi w Polsce około 2 milionów kilometrów. Jemu przypadł zaszczyt pilotowania samolotu Naczelnego Wodza gen. Sikorskiego w jego pierwszej podróży na Bliski Wschód.

Zginął wraz z całą polską załogą 25 kwietnia 1944 r., w katastrofie samolotu „Liberator" w Montrealu (Kanada), startując do lotu przez płn. Atlantyk, aby dotrzeć do Indii.

(E. J.)

WIRÓWKA



JP·10/67

Do podanej figury należy wpisać dośrodkowo 23 wyrazy pięcioliterowe. Środkowe litery wyrazów, znajdujące się w polach oznaczonych podwójnymi liniami, czytane kolejno w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1 — francuska rakieta z rodziny „drogich kamieni" lub nazwa polskiego telewizora, 2 — podwozie szybowca, 3 — nazwa samolotu PZL-104, 4 — część wylotowa silnika odrzutowego, 5 — nazwa samolotu TS-11, 6 — pokrywa lotnisko zimą, 7 — stawia ją wykładowca słuchaczowi na egzaminie, 8 — aerostat bez napędu, 9 — brytyjski satelita badawczy, 10 — planeta systemu słonecznego, 11 — państwo, w którym odbyła się 59 Konferencja Generalna FAI w 1966 r., 12 — ruchoma część stateczn ika (l. m.), 13 — czechosłowacki szybowiec wyczynowy. 14 — część tłokowa silnika spalinowego (l. m.), 15 — drugi kosmonauta radziecki na wokółziemskiej orbicie. 16 — służy do badania modeli prototypów statków latających, 17 — składa się z nich czasza spadochronu, 18 — nazwa liczby określającej stosunek prędkości samolotu do prędkości dźwięku, 19 — ptak drapieżny, 20 — smary płynne, 21 — węgierskie linie lotnicze, 22 — część kadłuba samolotu, 23 — może być powietrzna.

Opracował: **Janusz Palacz**

Wśród Czytelników, którzy do dnia 29.X.1967 roku nadeślą prawidłowe rozwiązania, rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 1, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach**, z dopiskiem „Wirówka".

Rozwiązanie „Krzyżówki" z nru 32 „SP" z 6 sierpnia 1967 r.

Poziomo: 2 — BA, 3 — bosak, 6 — prezes, 8 — tok, 10 — NAA, 11 — Rumun, 14 — profil.

Pionowo: 1 — CSA, 2 — Banaszczyk, 3 — Krosno, 15 — PAP, 7 — rata, 9 — Oahu, 11 — RAF, 12 — Mil, 13 — erg.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Jacek Rozwadowski — Katowice 3, ul. Wierzbowa 31/1; Jerzy Szkutnik — Stalowa Wola, ul. Staszica 7/67; Edward Kulisz — Sanok, ul. Rybacka 7.**

Rozwiązanie „Literówki" z nru 33 „SP" z 13 sierpnia 1967 r.

Hasło: LOTY NA FALI

Wyrazy pomocnicze: 1 — lotnisko, 2 — kolektor, 3 — satelita, 4 — peryskop, 5 — standard, 6 — opylanie, 7 — Spitfire, 8 — Nagasaki, 9 — kontrola, 10 — Orliński.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Krzysztof Sawicki — Kutno, ul. Fałata 4 m. 2; Zbigniew Wujczak — Oleśnica Śl. TOSWL; Krzysztof Woliński — Siedlce, ul. Żwirowa 3.**

W lotniczej KSIĘGARNI

Polacy w bitwie o Anglię 1940 r. ● Bohdan Arct ● Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1967, Wydanie I str. 173, rys. 4, mapka 1. Cena zł 8.

Upłynęło już 27 lat od bitwy powietrznej o Anglię (VII—X 1940 r.) a nieprzerwanie rośnie liczba nowych opracowań historycznych, książek beletrystycznych i wspomnień poświęconych temu fascynującemu fragmentowi drugiej wojny światowej. Chociaż nie były to największe działania powietrzne minionej wojny, to jednak znalazły one wprost wyjątkowe odbicie w literaturze i filmie. Prócz wielu powodów natury politycznej, strategicznej, a nawet technicznej (właśnie nad Anglią w 1940 r. niezwyciężona do tego czasu Luftwaffe okazała swe słabe strony), istotnym powodem, który do dziś tak żywo pobudza wyobraźnię, jest fakt, że była to pierwsza w historii najzupełniej samodzielna operacja z powietrza.

Dla Polaków ta porażka Luftwaffe ma specjalne znaczenie i na zawsze zostanie wpisana do najchlubniejszych kart dziejów naszego oręża. W tym bowiem niezmiernie krytycznym dla Anglii okresie Polacy stanowili w lotnictwie brytyjskim największą grupę pilotów myśliwskich, rekrutujących się z armii kontynentalnych. Było ich 138, Czechów 74 i nieznaczna ilość Francuzów, Belgów i Norwegów. Poległo 32 myśliwców polskich, 2 zaginęło, 17 odniosło rany. Za tę cenę Polacy odnieśli podczas całego okresu bitwy ok. 8% zwycięstw RAF-u, a we wrześniu i październiku — 14%. Warto tu jeszcze dodać — o czym nie pisze Arct — że Polacy w swej masie wzięli udział dopiero w drugiej połowie zmagań. W lipcu 1940 r. było ich w akcji tylko 4, w sierpniu 70, we wrześniu 100 i w październiku 125. Doskonały, zaprawiony bojowo w walkach we Francji, 302 dywizjon poznański należał do Grupy XII, która tylko sporadycznie brała udział w bitwie. Te fakty jeszcze bardziej uwypuklają wielkie sukcesy Polaków.

Książeczka Arcta jest pracą popularną, ale opartą na ścisłych faktach i cyfrach. Doskonała znajomość zagadnienia i żywa treść pozwalają czytelnikowi na poznanie nie tylko przebiegu bitwy, ale i atmosfery, która w tym okresie panowała wśród lotników i społeczeństwa angielskiego. Był to wspaniały zryw śmiertelnie zagrożonego narodu.

Słusznie podkreśla autor: „Duch Anglików był wspaniały i niezłomny. Przysłowiowy brytyjski lew, uśpiony i rozleniwiony, otumaniony i zwodzony przez polityków monachijskich — rozbudził się, otrząsnął z letargu i nie tracąc ani chwili począł ostrzyć pazury, szykował się do śmiertelnego boju". Na marginesie można by dodać, że — jak to obecnie staje się jasne z ogłaszanych pamiętników i dokumentów — do czasu powietrznej bitwy o Anglię 1940 r. w parlamencie, a nawet rządzie wciąż były silne głosy „uspokajaczy", którzy widzieli możność dogadania się z Hitlerem. Te złudzenia bezpowrotnie rozwiała dopiero bitwa powietrzna. I na tym m. in. polega jej doniosłe znaczenie.

W jednym punkcie mam tylko pewne wątpliwości co do twierdzeń Arcta. Otóż pisze on (str. 105), że rezerwy samolotów były znikome. Większość źródeł podaje jednak, że między centralna rezerwa nie spadła poniżej zapasu 150 maszyn myśliwskich, nie mówiąc już o w ogóle nie używanych (przeznaczonych początkowo dla Francji) dość dobrej klasy samolotach amerykańskich „Curtiss".

W dywizjonach, bezpośrednio po walkach, mogło rzeczywiście poważnie brakować

„Spitfirów" czy „Hurricanów", ale według wielu historyków brytyjskich — centralne zapasy były wystarczające. Sprawa ta jednak jest dość kontrowersyjna i bez wglądu do akt tajnych RAF-u ustalić ją jest trudno.

Okładkę, stronę tytułową i rysunki projektował Mieczysław Wiśniewski. Nie można specjalnie zachwycać się okładką, ale rysunki wewnątrz książeczki dość dobrze pokazują historyczne już maszyny używane 27 lat temu.

J. KOWNACKI

POCZTA LOTNICZA

TRUDNA DROGA DO SPADOCHRONIARSTWA?

„Mieszkam w powiecie gorzowskim i do najbliższego mi Aeroklubu Ziemi Lubuskiej mam ponad 130 km. Będąc na wakacjach w Zielonej Górze poszedłem do miejscowego aeroklubu i tam powiedziano mi, że szkolenie spadochronowe prowadzone jest w miesiącach zimowych (styczeń, luty) systemem dochodzącym. Poinformowano mnie również, że szkolenia spadochronowego systemem skoszarowanym nie prowadzi się w żadnym aeroklubie.

Sam jednak słyszałem, że w innych aeroklubach organizowane są obozy spadochronowe. Czytałem o takich obozach również w „Skrzydlatej". Czy szkolenie takie (systemem skoszarowanym) nie jest godne naśladowania? Przecież system dochodzący odbiera możliwość szkolenia tym entuzjastom spadochroniarstwa, którzy mieszkają w większej odległości od aeroklubu.

Proszę mnie przy okazji poinformować, gdzie i kiedy organizowane jest szkolenie spadochronowe systemem skoszarowanym" — pisze **Mieczysław Kaczmarek ze wsi Janiniec, pow. Gorzów Wlkp.**

Odpowiedź na list naszego Czytelnika zacząć należy od stwierdzenia, że rzeczywiście entuzjaści spadochroniarstwa jak i w ogóle lotnictwa, którzy pragną rozpocząć praktyczne szkolenie w powietrzu, a którzy mieszkają daleko od aeroklubów, są w o wiele mniej korzystnej sytuacji od takich samych entuzjastów mieszkających w pobliżu aeroklubów. Trudno bowiem często dojeżdżać na lotnisko dziesiątki, a nawet setki kilometrów na szkolenie, a potem trening. Naturalnym w takich okolicznościach jest fakt, że nowo wyszkolony skoczek dłużej musi czekać na sukcesy wyszkoleniowe i sportowe. Często też zdarza się, że na tak czasochłonny sport, jakim jest niewątpliwie spadochroniarstwo, po prostu nie starcza czasu, szczególnie wtedy, kiedy przychodzi praca i inne obowiązki, np. domowe. Dlatego też wielu entuzjastów zamieszkałych daleko od aeroklubów rezygnuje z uprawiania sportu lotniczego.

Wszystko to powoduje, że aerokluby odnoszą się z pewną rezerwą do kandydatów na szkolenie lotnicze, a więc i spadochronowe, zamieszkałych daleko od aeroklubu. Nie oznacza to jednak wcale, że takich kandydatów nie przyjmują na szkolenie. Sukces w szkoleniu zależy jednak w takich wypadkach szczególnie od chęci, zapału i wielu wyrzeczeń, od odpowiednio częstych przyjazdów na lotnisko samego kandydata. Że ostateczne powodzenie jest jednak możliwe, świadczy przykład wielokrotnej mistrzyni Polski w spadochroniarstwie Marii Puchar, która mieszkając w Skierniewicach skacze w odległym Aeroklubie Warszawskim.

Jeśli chodzi o pozostałe sprawy poruszone w liście naszego Czytelnika, to oczywistą pomyłką jest twierdzenie, że praktyczne szkolenie spadochronowe w aeroklubach prowadzone jest zimą oraz że nie prowadzi się w żadnym z aeroklubów szkolenia skoszarowanego. Zimą jest bowiem na ogół okresem szkolenia teoretycznego, natomiast szkolenie skoszarowane zależne jest całkowicie od inicjatywy i możliwości organizacyjnych danego aeroklubu.

Pragniemy przy okazji przypomnieć, że ci, którzy nie mają możliwości wyszkolenia się na spadochronach w aeroklubie w normalnym trybie, mogą to uczynić wtedy, kiedy powołani zostaną do odbycia zasadniczej służby wojskowej. Muszą tylko odpowiednio wcześniej w Powiatowym Sztabie Wojskowym (WKR) zgłosić chęć odbycia służby w wojskach powietrzno-desantowych, a wtedy — po odpowiednich badaniach lekarskich — zostaną skierowani na wstępne szkolenie spadochronowe, prowadzone centralnie na obozach skoszarowanych przez Aeroklub PRL.

KSIĄŻKI DO TWOJEJ BIBLIOTEKI

Bolesław Gaczkowski ● DALEKI RAJD ● Wydawnictwo MON, Warszawa 1967, stron 111, cena 5 zł.

Książka mówi o stosunkowo mało znanych faktach z historii użycia lotnictwa w II wojnie światowej.

Witold Tracz ● SPORT SPADOCHRONOWY ● Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1967, stron 300, cena 28 zł.

Książka przeznaczona jest dla kandydatów na skoczków spadochronowych, skoczków i instruktorów spadochronowych oraz wszystkich miłośników sportu spadochronowego. Zawiera ona między innymi wyczerpujące wiadomości z zakresu spadochroniarstwa potrzebne dla początkujących skoczków oraz skoczków spadochronowych pragnących podnieść technikę wykonywania skoków.

WKŁ

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

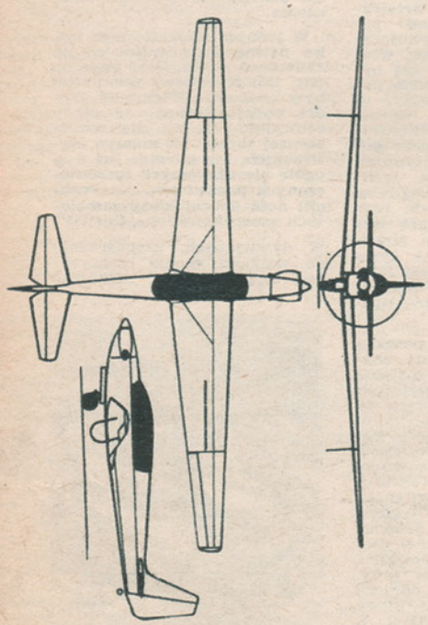
Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

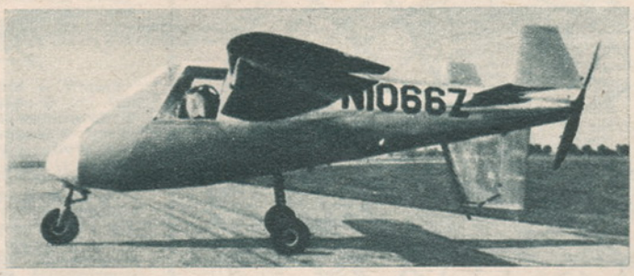
Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ. **Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 30 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.** Zam. 8338 T-57

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

MOTOSZYBOWIEC RF-5

Oto sylwetka nowego francuskiego 2-miejscowego motoszybowca RF-5, konstrukcji inż. Rene Fourniera z zakładów Alpavia. Rozpiętość — 13,74 m, wydłużenie — 12,5, pow. płata — 15,1 m kw., ciężar własny — 300 kG, ciężar całkowity — 505 kG.

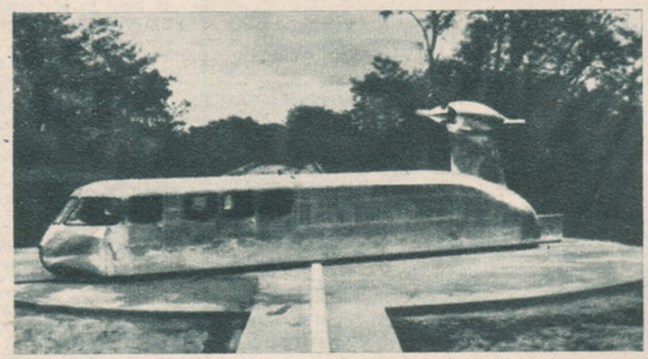


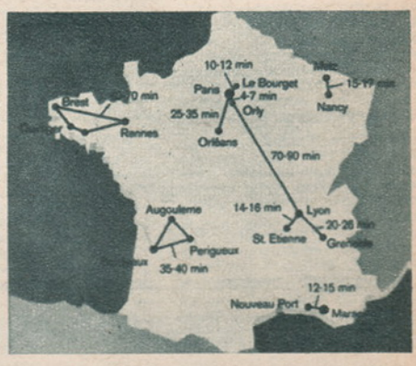


SAMOLOT DOŚWIADCZALNY

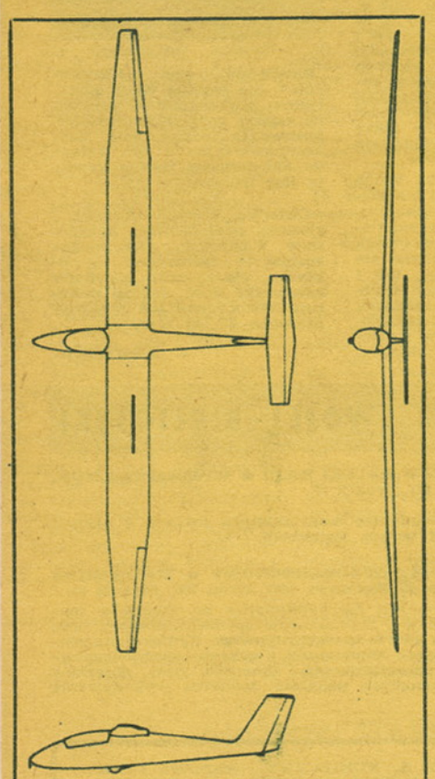
SN-1 „Nomad" to oryginalny 2-miejscowy samolot doświadczalny konstrukcji E. Leschera, profesora wydziału lotniczego uniwersytetu w Michigan (USA). Samolot oblatano w końcu 1961 r. Silnik Continental O-200 o mocy 100 KM został zabudowany tuż za kabiną załogi. Śmigło pchające. Podwozie stałe. Konstrukcja metalowa.

Rozpiętość — 7,92 m, długość — 5,48 m, wysokość — 1,82 m, pow. nośna — 7,98 m kw. Ciężar własny — 452 kG, ciężar całkowity — 674 kG, Prędkość max. — 217 km/h, przelotowa — 193 km/h, lądowania — 104 km/h, wznoszenie — 243 m/min, długość startu — 300 m, długość lądowania — 240 m, pułap — 4 500 m, zasięg — 530 km.





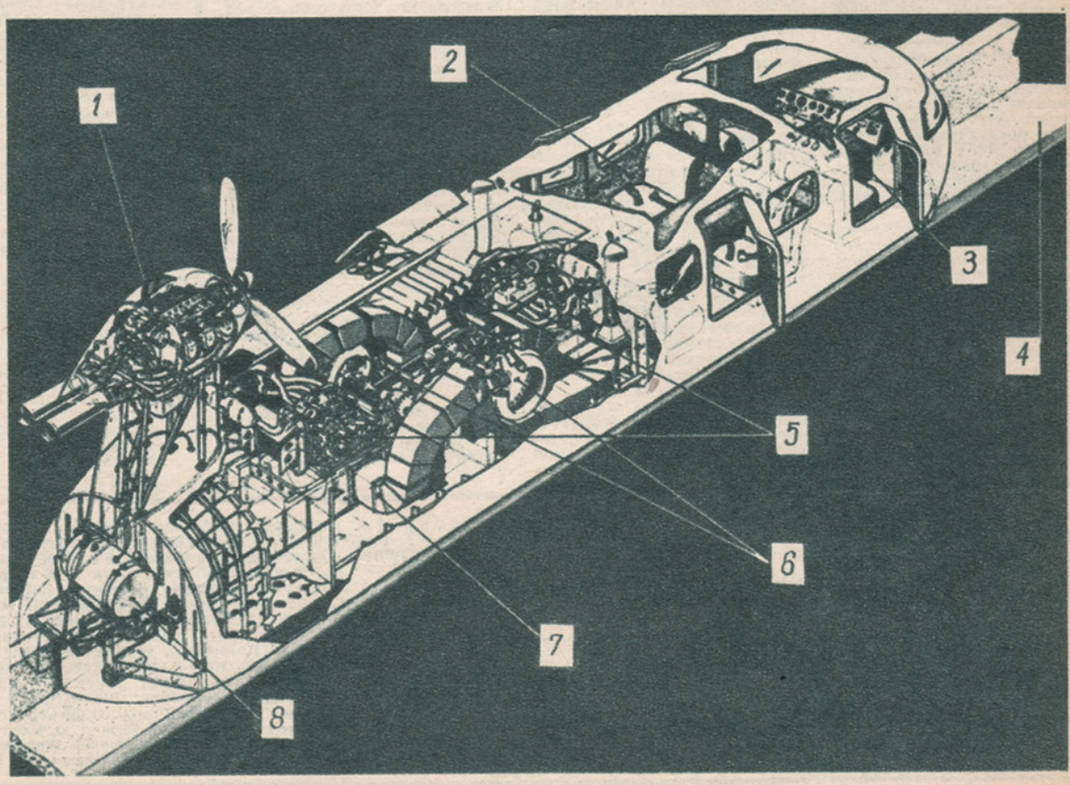
SZYBOWIEC METALOWY



7.XI.1968 r. został oblatany w NRF nowy całkowicie metalowy 1-miejscowy szybowiec wyczynowy B-4. Rozpiętość — 15 m, długość — 6,37 m, pow. nośna — 14,04 m kw., wznios — 1 st., wydłużenie — 16,1. Ciężar własny — 220 kG, ciężar całkowity max. — 350 kG. Max. doskonałość — 34 przy prędkości 90 km/h, min. opadanie — 0,65 m/s przy 65 km/h. Max. prędkość dopuszczalna — 240 km/h. Profil płata — NACA 64-3-618. Szybowiec dopuszczony do lotów w chmurach oraz do podstawowej akrobacji. Czas przejścia z przechylenia 45 st. w przeciwne przechylenie 45 st. — 3,2 s.

PODUSZKOWIEC KOLEJOWY

Przekrój perspektywiczny przedstawia francuski doświadczalny poduszkowiec powietrzny Bertin „Aerotrain". Jest to zbudowany w skali 1 : 2 model użytkowy przyszłego poduszkowca. Model ten o ciężarze 2,5 T, zabiera 6 osób i rozwija prędkość do 300 km/h. Długość — 10 m. Silnik lotniczy Continental o mocy 250 KM ze śmigłem 3-łopatowym oraz niewielki silnik rakietowy do rozwijania prędkości max. Badania są prowadzone na torze próbnym długości 6,7 km pod Paryżem.

Przewiduje się, że we Francji zostanie zbudowana cała sieć kolejowa dla poduszkowców, po której będą się poruszały pojazdy 84-osobowe rozwijające prędkość ponad 400 km/h. Sieć tych linii oraz czasy podróży podano na zamieszczonej obok mapie. Warto dodać, że prototyp takiego pojazdu ma się pojawić już w 1970 r.

Oznaczenia na rysunku: 1 — silnik lotniczy, 2 — kabina pasażerska (4 osoby), 3 — kabina załogi (2 osoby), 4 — tor o przekroju T, 5 — silnik zespołu wytwarzającego poduszkę powietrzną, 6 — wytwornica poduszki powietrznej, 7 — kanał powietrzny, 8 — zbiornik paliwa.